

Sicily in Slow e-motions

Recupero del tracciato ferroviario dismesso per la valorizzazione delle Terre d'Acì





Politecnico di Torino
Laurea Magistrale in Architettura per il progetto sostenibile
a.a. 2018/2019

“Sicily in Slow e-motions”

Recupero del tracciato ferroviario dismesso per la valorizzazione delle Terre d’Aci



Relatori:
Carla Bartolozzi
Manuela Rebaudengo

Candidato:
Adriana Mangiameli

Ringraziamenti

Il progetto di tesi che ho appena concluso è stato possibile grazie all'aiuto di alcune persone che mi hanno supportato durante il percorso accademico.

Un particolare ringraziamento va alle mie relatrici, la Prof.ssa Carla Bartolozzi e la Prof.ssa Manuela Rebaudengo, per il tempo dedicatomi e per il supporto sia didattico che morale, credendo nella mia idea di progetto e aiutandomi a svilupparla e farla crescere, per poi culminare in questo elaborato.

Ringrazio inoltre le persone che mi sono state vicine nell'ultimo periodo, quali la mia cara amica Francesca, e Ulderico, una delle persone più importanti della mia vita; ma in particolare devo ringraziare la mia Famiglia che mi sostiene e incoraggia da sempre e per sempre.

INDICE

I

2

3

4

5

ABSTRACT

ABSTRACT - ENG

INTRODUZIONE

- 1.1 Uno sguardo soggettivo
- 1.2 Uno sguardo oggettivo
- 1.3 Alla scoperta delle Terre d'Acì attraverso un'esperienza di turismo sostenibile

IL PATRIMONIO FERROVIARIO ITALIANO

- 2.1 La rete ferroviaria nazionale in esercizio
- 2.2 "L'archeologia" ferroviaria nazionale: rete e fabbricati dismessi
- 2.3 Un ventaglio di opportunità

VERSO UN TURISMO SOSTENIBILE

- 3.1 La mobilità motorizzata e i suoi impatti
- 3.2 La mobilità dolce e il turismo sostenibile
- 3.3 Lo scenario delle greenways: esempi sul territorio nazionale

LA RETE FERROVIARIA SICILIANA

- 4.1 La nascita della ferrovia in Sicilia
- 4.2 Analisi dell'attuale rete ferroviaria siciliana
- 4.3 Criticità del patrimonio dismesso in Sicilia
- 4.4 Le opportunità della dismissione

LA VARIANTE DI TRACCIATO CARRUBA-CATANIA CENTRALE

- 5.1 Inquadramento territoriale
- 5.2 Storia della dismissione
- 5.3 Stato di fatto della linea dismessa
- 5.4 Analisi del contesto

FOCUS DI PROGETTO: LE TERRE D'ACI

- 6.1 La scelta della tratta: la linea dismessa Carruba-Catania C.le
- 6.2 Le Terre d'Acì: un territorio di eccellenze e tradizioni
- 6.3 Acireale, Acitrezza e Acicastello
- 6.4 Analisi del suolo

IL PROGETTO ALLA MACROSCALA

- 7.1 Analisi SWOT
- 7.2 Strategie progettuali
- 7.3 Concept di progetto
- 7.4 Mappa dei servizi e delle attività
- 7.5 Acireale: stato di fatto e ipotesi di intervento
- 7.6 Acicastello: stato di fatto e ipotesi di intervento

CASO STUDIO: LA STAZIONE DI ACITREZZA

- 8.1 Stato di fatto della stazione di Acitrezza
- 8.2 L'ipotesi di intervento
 - » Suggestioni
 - » Masterplan
 - » Interventi sul sedime
 - » Rifunzionalizzazione del fabbricato stazione

PRIME VERIFICHE DI SOSTENIBILITÀ PER LA GESTIONE DELL'OFFERTA TURISTICA

- 9.1 Introduzione alla CETS (Carta Europea del Turismo sostenibile): i requisiti
- 9.2 "Sicily in Slow E-motions": studio del partenariato
- 9.3 Possibili canali di finanziamento
- 9.4 Definizione della strategia e dell'offerta di servizi: il Business Model Canvas
- 9.5 Piano d'azione: fasi, costi e tempi
- 9.6 Il quadro economico della stazione di Acitrezza: Business Model Canvas numerico





IO

II

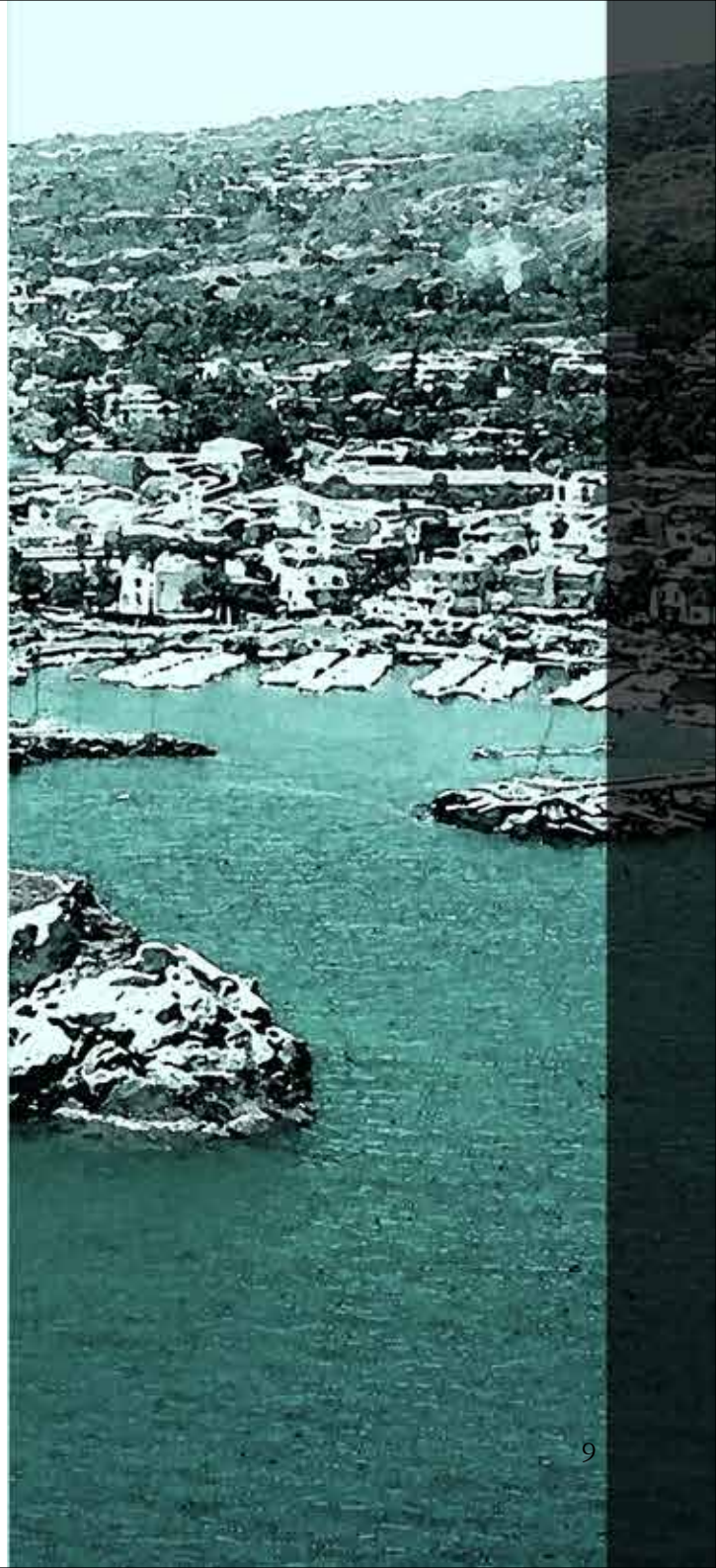
CONCLUSIONI

BIBLIOGRAFIA & SITOGRAFIA

“Soltanto il Mare gli brontolava la solita storia li sotto, in mezzo ai faraglioni, perché il Mare non ha paese nemmeno Lui, ed è di tutti quelli che lo sanno Ascoltare di qua e di là dove nasce e muore il sole.”

da “I Malavoglia”, Giovanni Verga

La costa della città di Acitrezza con il suo porto peschereccio e i Faraglioni dei Ciclopi



ABSTRACT

Abstract in italiano

La Sicilia è una terra ricca di storia, letteratura, tradizioni ed eccellenze non sufficientemente esaltate sconosciute agli occhi di chi di questa terra ne sa molto poco e vorrebbe scoprirne il fascino nascosto. L'Etna ne è uno dei simboli più eloquenti ed è proprio da qui che si dirama uno dei territori circostanti più affascinanti dell'Isola: le cosiddette "Terre d'Aci".

Il progetto di questa tesi nasce dalla volontà di far conoscere questo territorio pieno di tradizioni, ricchezze culturali ed enogastronomiche, e lo vuole fare attraverso un progetto ad ampia scala urbana dove l'elemento di connessione fisica è il vecchio sedime dismesso della ferrovia da Acireale ad Acicastello, attraversando Acitrezza.

La valorizzazione del territorio è l'elemento centrale del progetto: far riemergere un valore che questa terra possiede ma che spesso non è sufficientemente riconosciuto ed esaltato, con la conseguenza inevitabile che riesca ad emergere molto poco. Ciò dipende dai soggetti che dovrebbero promuovere il territorio, che ne esaltano le eccellenze limitandosi ad un unico settore turistico e rivolgendosi ad un target di utenza ristretto.

Questa nuova rete si inserisce nel panorama del turismo sostenibile e responsabile, capace di soddisfare i bisogni dei richiedenti ma anche del territorio ospitante, mantenendone l'integrità. Sulla ex linea ferroviaria si propone l'insediamento di un percorso ciclo-pedonale che promuove la mobilità dolce nell'ambito di un turismo sostenibile e attivo, che collega le varie realtà del territorio, ponendosi





come nastro infrastrutturale che rigenera i territori attraversati. La creazione di un itinerario fisico che multidisciplinare amplirebbe di gran lunga lo spettro di utenza, andando a stabilire inoltre un rapporto con il territorio che sino ad oggi viene trascurato. A questo sono annessi una serie di servizi di supporto e completamento al fine di rendere l'offerta più competitiva e ampia. Questi si insediano all'interno dei vecchi fabbricati stazione ormai dismessi, oggetto di progettazione architettonica nelle loro parti interne ed esterne ai fini della rifunzionalizzazione.

La combinazione tra localizzazione, nuova infrastruttura dedicata alla mobilità lenta, bacino di utenza, offerta di servizi e finanziamenti ha permesso di dare una possibilità alla realizzazione del progetto "Sicily in Slow E-motions": questo è il nome pensato per il nuovo Ente proponente e per il progetto complessivo, una denominazione che rievoca il luogo di realizzazione e la tipologia di turismo, dalla *mobilità slow*, e che permette di vivere delle esperienze e delle emozioni legate alla scoperta del territorio.

La strategia vincente, studiata attraverso un modello di business innovativo (il Business Model Canvas), risulta essere la cooperazione tra gli stakeholders, che permette di creare un meccanismo organico sul territorio capace di coprire le esigenze di un bacino di utenti più ampio nei vari settori delle eccellenze locali, dall'enogastronomia alla zona costiera al turismo culturale.

*Vista panoramica dalla vecchia stazione di Acitrezza.
Foto di Adriana Magiameli (2019)*

Abstract in inglese

Sicily is an Italian land rich in history, literature, cultural traditions and excellences not enough exalted, unknown by those who don't know very much about this land and want to discover its hidden charm.

The Mount Etna, an ancient volcano which is still active, is one the most significant symbol and it's from here that branches off one of the most fascinating surrounding territories of the Island: the so-called "Terre d'Aci".

The project of this thesis arises from the desire to make this area known, a place full of traditions, cultural and gastronomic riches. It wants to encourage this knowledge thought a large-scale urban project, where the physical element of connection is the abandoned segment of railway running from the city of Acireale, crossing Acitrezza, to Acicastello.

The enhancement of the territory is the central theme of the project: to bring out a value that this land has but which is not sufficiently recognized and exalted, with the inevitable consequence that it doesn't emerge. This depends on the subjects that should promote the territory, who highlight its excellences, but limiting their communication to a little sector of users.

This new network insert in the landscape of sustainable and responsible tourism, and it can satisfy the needs of the clients but also of the host territory, maintaining its integrity. On the ancient railway, the project proposes the establishment of a cycle-pedestrian path which promotes soft mobility in the context of a sustainable and active tourism, which connects the various realities of the area, lending itself





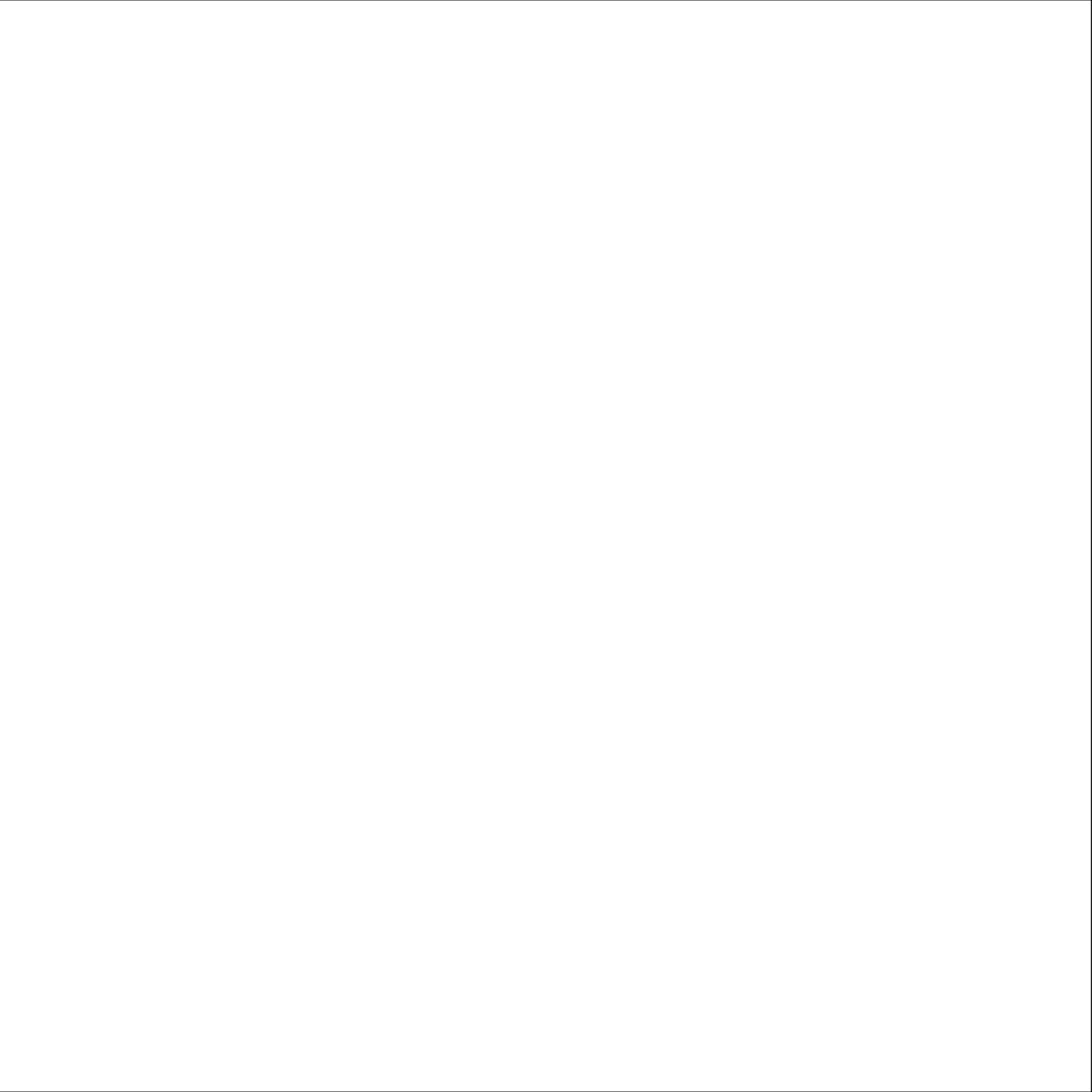
as an “infrastructural ribbon” that regenerates the areas crossed. The creation of a physical itinerary, which turns also into a multidisciplinary one, would greatly expand the spectrum of users, also establishing a relationship with the territory (today neglected).

A series of support and completion services are attached to this: they make the offer more competitive and broader. These are settled inside the old station buildings, now disused, becoming the object of the architectural project whose purpose is the refuncionalization.

The combination of localization, new infrastructure dedicated to slow mobility, users, offer of services and financing made the project “*Sicily in Slow E-motions*” possible: this is the name conceived for the new institution and for the overall project; a name which evokes the place of realization and the type of tourism, related to slow mobility, and which allows the users to live experiences and emotions linked to the discovery of the territory.

The successful strategy, studied through an innovative business model (the Business Model Canvas), is the cooperation between the stakeholders, which allows to create an organic mechanism on the territory that can cover the needs of many users and in various sectors of the local excellence, such as food and wine, the coastline and the cultural tourism.

*Porto di Acitrezza.
Foto di Adriana Magiameli (2019)*



INTRODUZIONE

I

I . I

Uno sguardo soggettivo

Con questa breve introduzione tenterò di spiegare le motivazioni che mi hanno portato a scegliere la tematica della mia tesi ma soprattutto l'area di trasformazione individuata.

Ci sono autori che più di altri sentono un legame profondo con la propria terra, e che poi non possono far altro che trasmetterlo con intensità nelle loro opere. Come Giovanni Verga che dipinge la sua Sicilia nei romanzi veristi, anche io cercherò di raccontare quest'isola, le sue tradizioni ed eccellenze locali e culturali attraverso un progetto il cui obiettivo è la valorizzazione del territorio.

La Sicilia è una terra ricca di storia, letteratura, tradizioni ed eccellenze non sufficientemente esaltate agli occhi di chi di questa terra ne sa molto poco e

vorrebbe scoprirne il fascino nascosto.

L'Etna ne è uno dei simboli più eloquenti ed è proprio da qui che si dirama uno dei territori circostanti più affascinanti dell'Isola: le cosiddette Terre d'Aci.

Culla dei racconti del Verga, questo territorio offre molto poco rispetto a quanto effettivamente possiede. La sua ricchezza racchiude ambiti differenti tra loro ma che fanno tutti parte di una comune tradizione. Quest'ultima dovrebbe riemergere e comunicare con le persone, che hanno sicuramente voglia di ascoltarla e conoscerla ma che ne ignorano spesso l'esistenza.

L'espedito che utilizzo per promuovere questa conoscenza è l'antico sedime ferroviario che correva un tempo lungo queste terre, un percorso fisico e materiale che diviene anche metafisico e ideale. Un tracciato di

cui, come è accaduto per le tradizioni locali, si sono perse le orme, nascoste dalle sovrastrutture dell'uomo. Con il mio progetto cerco di dare un'opportunità: l'opportunità di riemergere, rinascere e farsi conoscere ad una ricchezza che è stata per troppo tempo celata e prevaricata.

I.2

Uno sguardo oggettivo

La Sicilia è una terra molto ricca sotto vari punti di vista, ma queste ricchezze non vengono correttamente gestite ed esaltate: si tratta di vere e proprie opportunità perdute che, con un adeguato progetto di valorizzazione, potrebbero far riacquistare quell'antico lustro a beni e tradizioni che non ce l'hanno o lo hanno perduto.

Quando si parla di ricchezze del Sud si intendono sia beni materiali, quali i beni di interesse storico, artistico e archeologico, ma anche immateriali, come culture e tradizioni locali, quali la filiera agroalimentare del territorio, nota in tutto il mondo per le sue tipicità nel settore gastronomico. Al Sud più che nel resto di Italia questi beni sono costituiscono due facce della stessa medaglia: oltre al valore del patrimonio culturale, vi è

un sistema produttivo ad esso connesso che costituisce un valore aggiunto.

A tutto ciò si associa un aspetto economico non trascurabile in quanto un investimento economico atto a valorizzare il patrimonio locale porterebbe con sé una serie di benefici quali la creazione di nuovi posti di lavoro e un incremento di ricchezza da reinvestire nel medesimo progetto. Si andrebbe ad installare un meccanismo di investimenti che garantirebbe guadagni sia economici agli investitori, sia benefici al territorio.

Considerando, poi, che il territorio attira milioni di turisti da tutto il mondo ogni anno, una corretta valorizzazione del patrimonio non farebbe che incrementare questi numeri, soprattutto se si puntasse

ad un miglioramento delle esperienze turistiche verso una direzione più sostenibile e consapevole sulla base dei principi della Carta Europea del turismo sostenibile.

La Sicilia registra dati di flussi turistici abbastanza ingenti, ma non possiamo non notare dai dati raccolti dall'ISTAT per lo scorso anno, in alcune province siciliane si siano registrati dei decrementi negli arrivi, mentre per la provincia di Catania, di cui fa parte il territorio delle Terre d'Acì, si registra un aumento percentuale di poco significativo. Risulta inoltre di difficile comprensione il calo di turisti nella provincia di Agrigento e Siracusa, due tra i luoghi più ricchi di storia e cultura, sedi di importanti aree archeologiche a livello regionale ma anche nazionale.

Questo fa riflettere sul fatto che probabilmente l'offerta

turistica non sia così ben studiata e da incentivarne la promozione. Ed è proprio questo uno dei punti salienti di un progetto funzionante di valorizzazione del territorio.

Sicuramente la Sicilia beneficia del turismo, ma per l'enorme ricchezza che possiede potrebbe ottenere un riscontro maggiore.

Il settore turistico è fondamentale per la Regione e purtroppo non riesce a decollare, nonostante abbia tutti i numeri per divenire una delle mete insostituibili di un mercato turistico internazionale.

Province	Arrivi			Presenze		
	2017	2018	Var. %	2017	2018	Var. %
Agrigento	330.506	319.199	-3,4	1.036.316	1.008.162	-2,7
Caltanissetta	63.508	61.237	-3,6	260.756	248.861	-4,6
Enna	66.030	69.525	5,3	116.580	128.766	10,5
Messina	997.421	1.042.127	4,5	3.493.859	3.501.558	0,2
Palermo	1.044.780	1.138.322	9,0	2.981.947	3.286.743	10,2
Ragusa	274.409	312.122	13,7	1.004.641	1.137.176	13,2
Siracusa	447.668	415.347	-7,2	1.395.901	1.330.106	-4,7
Trapani	698.642	688.663	-1,4	2.326.555	2.381.887	2,4
TOTALE	4.857.542	4.998.055	2,9	14.704.926	15.135.259	2,9

1.a Flussi turistici in Sicilia, anno 2017-2018.

Fonte: Portale Regione Sicilia / Dipartimento Turismo, Sport e Spettacolo - Osservatorio Turistico - elaborazione su dati ISTAT (18/08/2019)

I.3

Alla scoperta delle Terre d'Aci attraverso un'esperienza di turismo sostenibile

La valorizzazione del patrimonio è il tema centrale di questa tesi e, più ampiamente, sta alla base del progetto urbanistico e architettonico sul territorio delle Terre d'Aci.

La parola chiave di tutto il ragionamento è proprio *valore*, un valore che questo territorio possiede indiscussamente ma che spesso non è sufficientemente riconosciuto ed esaltato, con la conseguenza inevitabile che riesca ad emergere molto poco. Questo dipende in primis da tutti quei soggetti che promuovono il territorio, i quali mirano ad esaltare le eccellenze locali limitandosi ad un unico settore turistico (per esempio il turismo marittimo) e rivolgendosi ad un target di utenza ristretto. Questi sono i due punti chiave che cercherò di studiare, approfondire e correggere con il mio progetto. La strategia vincente risulta essere, a mio

parere, la cooperazione tra gli stakeholders locali che comporta la creazione di una serie di interdipendenze tra i finanziatori, fondamentali per la creazione di nuovi enti o l'erogazione di fondi per le attività di questi, e le associazioni locali, le quali dialogano direttamente con la domanda sul territorio. Questa cooperazione permette di creare un meccanismo organico sul territorio capace di coprire le esigenze di un bacino di utenti più ampio nei vari settori delle eccellenze locali, dall'enogastronomia alla zona costiera al turismo culturale.

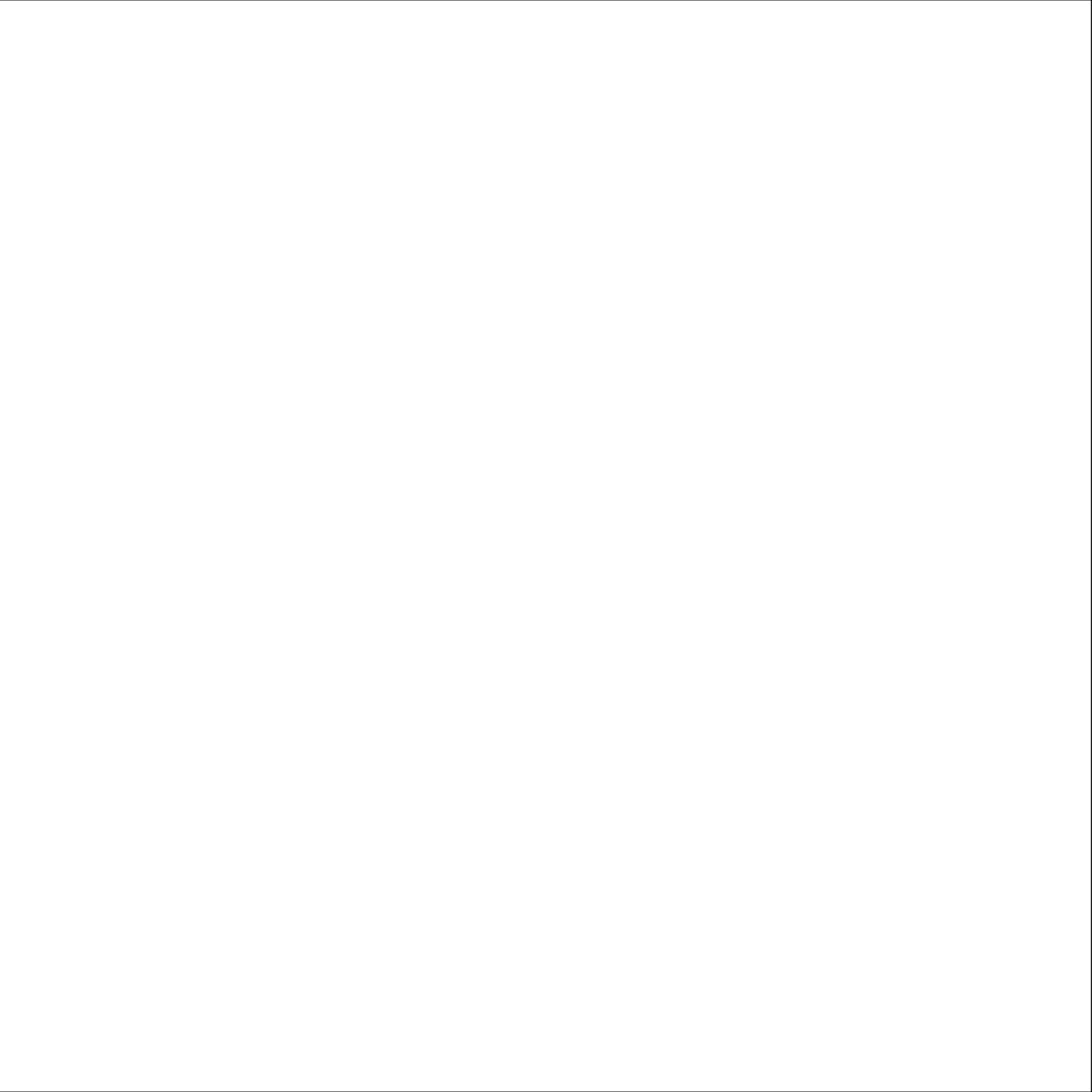
L'interdisciplinarietà, il dinamismo nell'abbracciare un territorio più vasto, non limitandosi alla singola città ma estendendosi a tutta la regione delle Terre d'Aci, porterebbe ad un incremento dell'interesse da parte del pubblico, sia locale che forestiero.

Questa nuova rete si inserisce nel panorama del turismo sostenibile e responsabile, ovvero un tipo di turismo che soddisfi i bisogni dei richiedenti ma anche del territorio ospitante e allo stesso tempo mantenga l'integrità di quest'ultimo. In tal senso risulta attinente, e in forte sviluppo negli ultimi tempi, il progetto di un percorso ciclo turistico.

Sulla ex linea ferroviaria, ormai dismessa, si potrebbe insediare un percorso ciclo pedonale che colleghi le varie realtà del territorio, vicine fisicamente ma attualmente molto poco coese, creando un sistema integrato di turismo sostenibile che valorizzi il territorio in tutti i suoi aspetti.

La creazione di un itinerario fisico, il percorso ciclo pedonale appunto, che sia anche multidisciplinare, amplierebbe di gran lunga lo spettro di utenza, andando a stabilire inoltre un rapporto con il territorio che sino ad oggi viene trascurato.

Ad essere coinvolti sarebbero gli aspetti naturalistici - dal momento che ci troviamo in un territorio ricco sia per la vicinanza al mare che all'entroterra etneo - ma anche culturali ed enogastronomici, abbracciando un bacino di utenti ampio perché si rientra negli ambiti della mobilità dolce, cercando di arginare quelle che potrebbero essere delle limitazioni per le categorie di utenti con mobilità ridotta.



IL PATRIMONIO FERROVIARIO
ITALIANO



2. I

La rete ferroviaria nazionale in esercizio

Il treno è un mezzo di trasporto ampiamente utilizzato nella Penisola. Il numero delle persone che ogni giorno usufruisce del servizio ad alta velocità unito al numero dei passeggeri per il trasporto ferroviario regionale tocca cifre esorbitanti: 24 milioni di passeggeri per il servizio delle Frece, 13 milioni di Italo e poco meno di 3 milioni per il servizio regionale costituiscono un riscontro notevole per l'infrastruttura su rotaia.⁽¹⁾

La lunghezza delle linee ferroviarie in esercizio ammonta oggi a 16.781 km (RFI), suddivise in linee fondamentali, ad alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura, linee complementari, che costituiscono la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali e connettono fittamente tra loro le direttrici principali, e linee di nodo, sviluppate

all'interno di grandi zone di scambio e collegamento tra linee fondamentali e complementari situate nell'ambito delle aree metropolitane. La distribuzione di questa rete infrastrutturale è visibile nell'elaborato 2.a, dove è chiaro come lo sviluppo delle arterie fondamentali si abbia nella Regioni del Nord Italia, diradandosi man mano che si scende nelle zone del Sud, dove la rete diviene per lo più di tipo complementare; nelle due isole maggiori infatti vi sono solo tratte minori, che tra l'altro non riescono neanche a coprire e quindi servire tutta l'area del territorio.⁽¹⁾

Questa conformazione infrastrutturale è sicuramente dovuta alla tipologia e alla quantità di utilizzo della stessa. Il rapporto "Pendolaria" della Legambiente ci offre molti dati sulla situazione del trasporto





(1) Istantanea sulla rete. Rete in esercizio / Fonte: RFI, gruppo ferrovie dello stato italiane



2.a Istantanea sulla rete. Rete in esercizio
Rielaborazione personale.

Fonte: RFI, gruppo ferrovie dello stato italiane (aggiornato a febbraio 2019)

Linee ferroviarie RFI in esercizio: 16781 km

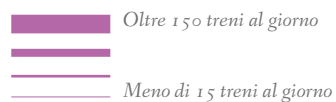
	Rete fondamentale tradizionale	Tot. 6.469 km
	Rete fondamentale AV/ACA (ERTMS)	
	Rete complementare	Tot. 9.360 km
	Linee di nodo	Tot. 952 km

(2) Rapporto Pendolaria 2018, la situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia / Fonte: Legambiente

ferroviario italiano ⁽²⁾: sono quasi 1.500 i chilometri di linee ferroviarie che hanno smesso di funzionare negli ultimi quindici anni, con una riduzione del 16,4% dal momento di massima estensione della rete (23.200 km nel 1942) ai giorni d'oggi (poco meno di 19.400 km, considerando sia RFI che gestioni regionali), mentre i chilometri di autostrade sono aumentati di quasi 6.500 km.

Inoltre molto influente risulta essere il problema delle risorse incerte o scarse per il servizio ferroviario, con il rischio che anche questi collegamenti comincino ad essere considerati “rami secchi”, da tagliare. Questo divario è incrementato anche dalla tipologia di treni che vengono impiegati nelle varie tratte ferroviarie. L'età dei treni è stata spesso indicata come uno dei problemi principali degli utenti, con una media di 16,8 anni: i treni molto vecchi risultano poco confortevole oltre che molto meno rapidi dei treni più nuovi. Al Sud sarebbe più urgente intervenire perché i treni sono molto vecchi, con un'età media dei convogli nettamente più alta con 19,2 anni.

Tutti queste considerazioni spiegano il divario netto tra le offerte dei treni sulla rete ferroviaria italiana (fig. 2b). Dai dati di Legambiente si può osservare come tutti i fattori precedentemente elencati influenzino ampiamente la quantità di offerta delle corse giornaliere, accentuando il divario nella Penisola, che risulta evidente tra Nord e Sud, con un'unica arteria principale che li collega.



2.b L'offerta dei treni sulla rete ferroviaria italiana.
Rielaborazione personale.
Fonte: Rapporto Pendolaria 2018, Legambiente (p.9)

2.2

L' "archeologia" ferroviaria nazionale: rete e fabbricati dismessi




Analizziamo ora l'altra faccia della medaglia: ad una così vasta rete di linee ferroviarie attive corrisponde una notevole quantità di chilometri di linee e tratti dismessi. Sono quasi 1.500 i chilometri di linee ferroviarie che hanno smesso di essere in funzione negli ultimi 15 anni, e altri 321 km il cui servizio è sospeso.⁽³⁾

Il paradosso italiano è che in questo secolo sono state costruite nuove linee ad alta velocità lungo le direttrici dove la domanda è molto forte ma dove già l'infrastruttura era funzionante e molto fitta, mentre molti divengono i chilometri dismessi, in territori rimasti senza collegamenti ferroviari.

Va considerata inoltre la rete ordinaria che risulta ad oggi "sospesa" per inagibilità dell'infrastruttura, come il caso della tratta Trapani-Palermo, ancora chiusa



Linee ferroviarie dismesse: 7.500 km

 Linee FS non in esercizio	Tot. 3.800 km
 Linee in concessione non in esercizio	Tot. 3.700 km
 Linee ferroviarie sospese negli ultimi 15 anni	Tot. 321 km

2.c Archeologia ferrovia, rielaborazione personale delle reti dismesse sul territorio nazionale.

Fonte: "Ferrovie, territorio e sistema di Greenways", ISFORT rapporto di ricerca (Roma, 2004)

(3) Rapporto Pendolaria 2018, la situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia / Fonte: Legambiente

dopo 5 anni per gli smottamenti del sedime ferroviario, e ancora non si hanno date certe per la riapertura del servizio.

Il rischio che la chiusura di linee continui non è scongiurato: cause primarie sono le scarse risorse degli enti che gestiscono il servizio ferroviario, che potrebbero causare la continua chiusura di tratti meno utilizzati e quindi sacrificabili.

Infatti, le ragioni primarie che portano alla definitiva dismissione di una linea ferroviaria sono legate sempre alla perdita di interesse a mantenere quell'esercizio ferroviario locale, ma possono essere le più svariate: si va infatti dall'alluvione o dallo smottamento che rende inutilizzabile un ponte ferroviario o un tronco di linea e costringe all'interruzione dell'esercizio ferroviario ed all'attivazione di un servizio sostitutivo su gomma (che poi con il passare del tempo perde anch'esso la sua utilità, all'abbandono di fatto di certe linee locali per la perdita delle loro finalità iniziali di tipo sociale o commerciale) fino alla disabilitazione di un tratto di linea a causa della realizzazione di una variante di tracciato.⁽⁴⁾ Bisognerebbe invece prestare attenzione a questo fenomeno, in quanto si eviterebbero consistenti spese di manutenzione e gestione passive oltre che l'abbandono delle aree e dei fabbricati che comporta fenomeni di degrado e utilizzo abusivo.

Il recupero dei sedimenti ferroviari dismessi e dei fabbricati annessi dovrebbe vedere il pieno coinvolgimento di tutti gli attori facenti parte della macchina dello sviluppo di un determinato territorio, in quanto le problematiche legate al fenomeno possono divenire opportunità di investimento, mutamento della morfologia urbana, socialità e di nuovo valore al territorio sul quale puntare.

(4) *Il recupero dei sedimenti ferroviari dismessi - Relazione scritta, di Francesco Notaro, in "Ferrovie, territorio e sistema di Greenways", ISFORT rapporto di ricerca (Roma, 2004)*



2.d Sedime ferroviario a 2km a sud dalla stazione nuova di Acireale, Acireale (CT)
Autore: Adriana Mangiameli (2019)



2.e Stazione di Santa Panagia (SR), fabbricato dismesso sulla tratta Targia-Siracusa chiusa per variante di tracciato / Fonte: Wikipedia (2014)

A questi tracciati dismessi sono annessi dei fabbricati, tra i quali per esempio case stazione, caselli ferroviari o depositi merci.

Ma spesso invece questi immobili in disuso si possono trovare lungo linee attive: si tratta delle cosiddette stazioni impresenziate.

La causa primaria dell'impresenziamento è stata l'evoluzione tecnologica della rete ferroviaria, con l'attivazione nel 1980 del sistema di controllo del traffico centralizzato (C.T.C.), fino ad arrivare al 1997 con la piena copertura delle regioni italiane. La gestione tecnica connessa quindi alla movimentazione dei treni, normalmente ubicata sulla linea ferroviaria e svolta dagli addetti al movimento, poteva essere esercitata da un unico posto operativo a distanza e

senza l'ausilio della presenza del personale in loco. Proprio questa logica di riduzione dei costi e del personale ha spinto ad utilizzare il metodo C.T.C. Principalmente sulle linee a traffico medio/basso.

Il vasto patrimonio immobiliare che l'innovazione tecnologica ha reso libero dall'ambito ferroviario pone dei problemi di gestione per le Ferrovie dello Stato. Gli immobili impresenziati dovrebbero restare efficienti e decorosi, ma il mancato presenziamento del personale di stazione comporta un inevitabile abbandono dei fabbricati, con conseguente degrado degli stessi.

Tutt'al più quando questi fabbricati ormai dismessi si trovano su un tracciato completamente dismesso, il fenomeno di abbandono diviene una certezza. (fig. 2.e)

sono vari espedienti, come la rinaturalizzazione, cioè il ritorno ad una condizione primitiva, oppure più semplicemente alla riconnessione ambientale: questa consiste nella creazione di corridoi di collegamento. La barriera costituita dalla ferrovia dismessa diviene quindi elemento di riconnettività del territorio. (fig.2.f)



2.f High line, Manhattan (New York). Ex linea ferroviaria, dismessa nel 1980, convertita a parco lineare.

2.3

Un ventaglio di opportunità

Molteplici sono le possibilità per la riqualificazione di un sedime ferroviario con i suoi fabbricati dismessi. Occorre però fare un passo indietro e andare a considerare le strutture ferroviarie dismesse ed il loro impatto sul territorio.⁽⁵⁾

L'infrastruttura ferroviaria permette un uso più sostenibile del territorio e può quindi essere catalogata come una struttura sostenibile per l'ecosistema. Per contro, un effetto negativo che risulta essere abbastanza ovvio perché intrinseco alla natura di una linea ferrata, è quello dell'effetto barriera: la linea che la ferrovia traccia sul territorio divide quest'ultimo, creando una vera e propria barriera fisica.

Queste due caratteristiche risultano essere vincenti quando si è in ambito di riqualificazione di un tracciato dismesso. Per mitigare la frammentazione del suolo vi

Questo espediente diviene ancora più forte e accattivante dal momento in cui entrano in gioco anche gli aspetti naturalistici e paesaggistici del luogo in cui si insedia il tracciato. Il sedime dismesso potrebbe produrre valori inediti di utilità e fruizione per la comunità ma anche per associazioni e istituzioni nel settore turistico, ponendosi come una nuova modalità di trasporto (nel caso di riconversione a percorsi ciclopeditoni o sentieri rurali), modalità di turismo (percorsi naturalistici o agroalimentari), modalità culturale (percorsi storici e culturali). Si hanno quindi un ventaglio di nuovi valori di scambio culturale e turistico in grado di apportare un miglioramento alla vita dei cittadini e al territorio.⁽⁵⁾

Alla conversione del sedime si abbina anche la rifunzionalizzazione spesso delle stazioni dismesse

(5) *Le strutture ferroviarie dismesse e il loro impatto sul territorio* - di Francesco Mauro, Responsabile Direzione Politiche Ambientali e della Sicurezza del Lavoro, di FS; in "Ferrovie, territorio e sistema di Greenways", ISFORT rapporto di ricerca (Roma, 2004)

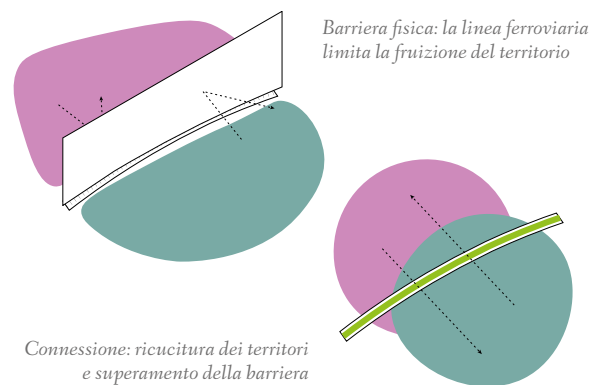
ad esso annesso. Un'altra interessante opportunità è quella della riqualificazione a scopi turistici, in modo da destinare i fabbricati in disuso o anche impresenziati (soprattutto nel sud Italia) con particolare attenzione al tema del turismo ecocompatibile. Spesso infatti queste stazioni ricadono in aree naturalistiche o zone paesaggistiche protette e lungo tali linee sono presenti immobili che potrebbero essere rivitalizzati con finalità di accoglienza, informazione al pubblico, didattica, attività commerciali, associazioni.

Si tratterebbe di quasi 1.900 stazioni impresenziate, di cui già 400 sono state dedicate ad attività che prevedono la valorizzazione del territorio o l'attivazione di servizi in favore della cittadinanza. ⁽⁶⁾

Da un lato lo sviluppo di attività aggregative, culturali, di tutela ambientale e di protezione civile che favoriscono la coesione sociale; dall'altro la prevenzione del degrado e la manutenzione degli immobili ferroviari favorita dalla presenza delle amministrazioni locali e della cittadinanza, soprattutto nelle stazioni più piccole e inserite in contesti poco urbanizzati. Questi casi però vedono un immobile più o meno abbandonato che viene riattivato in un contesto infrastrutturale ancora funzionante seppur solo di passaggio.

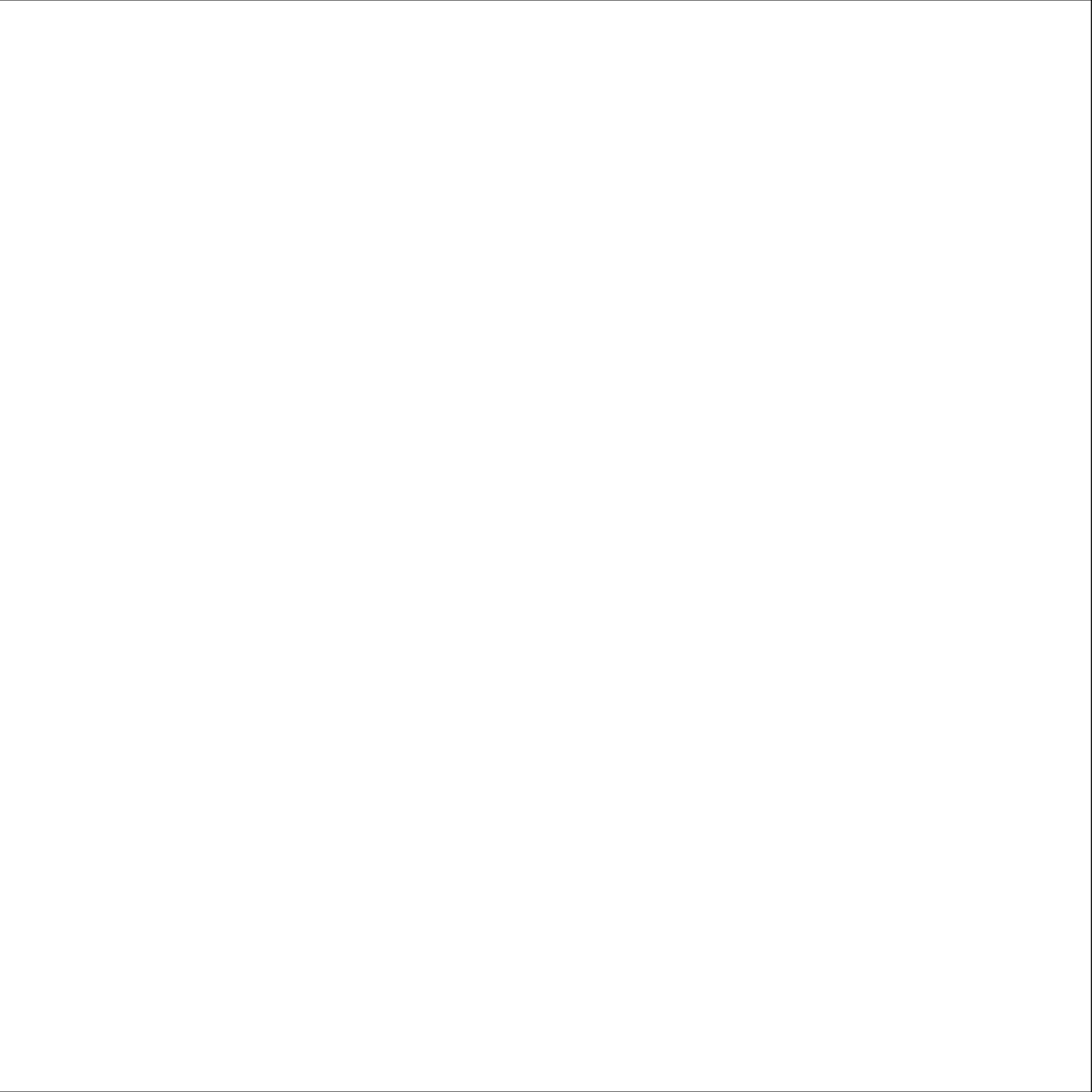
Leggermente diverso risulta essere invece la rivitalizzazione del patrimonio completamente dismesso dove, oltre ai vari immobili dismessi presenti sul tracciato, anche la linea ferroviaria antistante è in disuso. Si viene quindi a creare una vera e propria "area di nessuno", che se è non gestita correttamente e non vi viene posta la giusta attenzione, può dare vita a gravi fenomeni di abbandono e/o uso inappropriato.

Questo risulta essere il maggior punto di debolezza per queste zone in quanto una loro valorizzazione non si limiterebbe al singolo fabbricato ma si estenderebbe a tutto il sedime; il progetto si estenderebbe dalla scala architettonica del restauro e riuso dell'immobile alla macro scala urbanistica di conversione dell'intero tracciato dismesso. Lo definisco punto di debolezza in quanto questa tipologia di interventi richiede ingenti finanziamenti e una gestione molto articolata: occorrerebbe creare un vero e proprio meccanismo di cooperazione tra gli stakeholders locali per far sì che un'operazione di questa portata abbia successo. Ma guardando questa debolezza da un altro punto di vista, ecco che si può trasformare in una grossa opportunità: un'intera zona in precedenza abbandonata e non considerata potrebbe divenire luogo nevralgico di un sistema di itinerari di valorizzazione del patrimonio, abbattendo così la barriera fisica del tracciato ferroviario e trasformandola in elemento di connessione del territorio. (fig. 2.g)



2.g Schema del sistema barriera della linea ferroviaria e il suo superamento attraverso la connessione. (Rielaborazione personale)

(6) "Le stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio", gruppo Ferrovie dello Stato italiane (2015) - Il dato contenuto è aggregato e non permette l'ulteriore approfondimento -interessante per questo lavoro- su quante siano ora funzionanti.



VERSO UN TURISMO
SOSTENIBILE



3. I

La mobilità motorizzata e i suoi impatti

Con il termine mobilità si intende un sistema di infrastrutture, modalità e mezzi utilizzati per il movimento. Il termine è generico e racchiude sia la mobilità motorizzata (veicoli, aerei, treni...) sia quella lenta (forza fisica).

Per capire quanto sia importante avviarsi verso un tipo di turismo più sostenibile, sviluppato con il mio progetto in questa tesi, occorre considerare entrambe le possibilità di trasporto, motorizzato e non, in modo da capire le motivazioni che spingono per propendere per una mobilità più sostenibile.

Il settore dei trasporti è caratterizzato da una predominanza di veicoli che si muovono su strada, con conseguenze in diversi ambiti: ambientale, sanitario e sociale. Gli stakeholders coinvolti in questo processo

sono, da un'ottica più ravvicinata ad una più estesa, i conducenti, i veicoli, le infrastrutture, l'ambiente e i loro utenti. I fenomeni scaturiti dall'utilizzo dei veicoli sono in primis l'inquinamento atmosferico, ma non bisogna dimenticare che a questo sono annesse altre esternalità quali l'inquinamento acustico, gli incidenti e la congestione. I ricettori esposti a questi fenomeni sono gli abitanti residenti, e più in generale coloro che utilizzano la città, ma anche gli edifici, i monumenti e il verde urbano. Gli effetti risultano essere degrado paesistico, ambientale ma anche al costruito; stress, danni alla salute.

Impatto ambientale

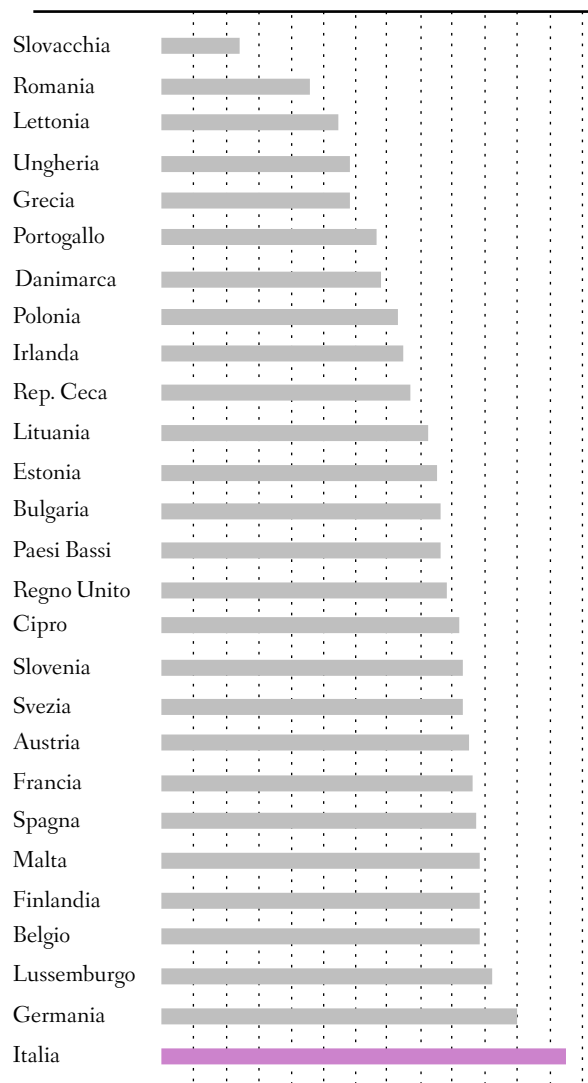
Il primo impatto citato, quello ambientale, è principalmente causato dall'utilizzo smodato dell'automobile per risolvere i problemi di accessibilità⁽⁷⁾. I consumi energetici registrati nel 2007 rappresentano quasi il 32% del totale, di cui quasi il 90% sono da attribuire al trasporto stradale, il 9,55% al trasporto aereo e l'1,8% alle altre modalità di trasporto quale, quello ferroviario e per vie d'acqua.⁽⁸⁾

Un altro dato che sottolinea proprio questa inconsapevolezza nei confronti dei danni ambientali provocati da una mobilità sempre più motorizzata risulta essere quello del primato dell'Italia, che tra i Paesi europei fa registrare il maggior numero di vetture circolanti ogni 1.000 abitanti (fig. 3.a)⁽⁸⁾

In questi dati, entra in gioco un fattore fondamentale, cioè il comportamento dell'utente, poco consapevole degli impatti causati dal mezzo di trasporto. Sarebbero molte le pratiche da poter mettere in atto al fine di una riduzione di questi impatti, come piccoli accorgimenti da parte degli "utenti colpevoli", quali preferire la

(7) "Trasporto lento e mobilità dolce. Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile", di Francesco Falbo, p.73 / Fonte: ISPRA

(8) "Le sfide ambientali", documenti di sintesi sullo stato dell'ambiente in Italia. Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (2009)



3.a Autovetture per 1.000 abitanti nell'UE nel 2007.

Rielaborazione personale.

Fonte: Agenzia Europea per l'Ambiente, 2008

condivisione del mezzo di trasporto in modo da ridurre gli impatti ambientali (car sharing); preferire il mezzo pubblico o il treno (mezzo sostenibile per eccellenza); incentivare l'uso della bicicletta.

Altri impatti classificabili nella categoria degli impatti ambientali sono quelli che interessano gli ecosistemi naturali: perdita di suolo e frammentazione biologica. Il suolo è una risorsa irriproducibile e il suo consumo dovrebbe essere il più possibile contenuto. La crescente domanda di nuove infrastrutture di trasporto richiede elevati consumi di suolo, in un territorio dove queste occupano già il 25-30% della zona urbana, dato che aumenterà nei prossimi decenni. ⁽⁹⁾

In conclusione, le infrastrutture per il traffico veicolare motorizzato producono impatti sul paesaggio urbano ma anche al contesto naturale circostante, modificando spesso in modo radicale paesaggi di grande bellezza, ricchi di storia e natura.

Impatto sociale

Le problematiche sociali connesse ai trasporti derivano dal mutamento degli stili di vita, dovuti alla frequente inefficienza del trasporto urbano, che spinge l'utente a prediligere la comodità della macchina, creando una vera e propria dipendenza. Questo fenomeno ha causato un inevitabile decremento dell'offerta del trasporto pubblico, dal momento in cui l'utenza nel settore cala.

Il livello di traffico in molte città provoca pericoli non indifferenti per pedoni ma anche ciclisti, il che conduce nuovamente l'utente a preferire l'automobile, considerandolo un mezzo maggiormente sicuro per girare in città.

(9) "Trasporto lento e mobilità dolce. Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile", di Francesco Falbo, p.76-77 / Fonte: ISPRA

Impatto economico

Parlando di impatto economico si intende la stima dei costi legati all'uso di mezzi di trasporto, che possono essere suddivisi in costi interni, cioè privati, sostenuti dall'utente del trasporto, ed esterni, cioè che ricadono sulla collettività e che non sono sostenuti dai medesimi utenti, spesso inconsapevoli della loro esistenza. Questi costi ricadono sulla collettività e sull'efficienza dello stesso sistema economico, nonché un aumento corrispondente di impatto ambientale. Tra i costi esterni si annoverano l'inquinamento atmosferico, cambiamento climatico, rumore, incidenti e congestione.

Impatto sanitario

Gli effetti della mobilità sono anche di tipo sanitario in quanto generano gravi danni alla salute per le categorie più esposte; la concentrazione elevata di inquinanti nell'atmosfera possono provocare danni alle vie aeree, respiratori, cardiaci. Questo inquinamento outdoor influenza anche la qualità dell'aria all'interno delle abitazioni (inquinamento indoor), causato dai principali inquinanti atmosferici quali biossido di azoto (NO₂), ozono e polveri sottili. Quando la concentrazione di questi supera dei livelli limite (grammi per m³) e si supera il tempo di esposizione massimo consentito all'interno dell'ambiente, il rischio per la salute non è da sottovalutare.

Anche l'inquinamento acustico, citato in precedenza, contribuisce a disturbi da stress e diminuzione delle capacità uditive.

Uno degli obiettivi dovrebbe essere quello di rendere l'utente consapevole di tutti questi costi. La

consapevolezza è la chiave per il cambiamento, perché spesso gli utenti sono ignari di tutte le conseguenze che possono scaturire da un piccolo gesto. Una sensibilizzazione di massa potrebbe essere un piccolo passo verso la riduzione di questi impatti che danneggiano l'individuo e l'ambiente che lo circonda.

3.2

La mobilità dolce e turismo sostenibile

La *mobilità dolce* e la sostenibilità ambientale formano un connubio grazie al quale si ottimizza il sistema di movimentazione delle persone, cercando di ridurre le esternalità e gli impatti.

Con *mobilità lenta* si intende un sistema di percorsi dedicati ad un'utenza che utilizza mezzi non motorizzati. È dimostrato che le persone che più utilizzano il mezzo bicicletta per i loro spostamenti sono notevolmente più sane della media: vengono ridotti gli impatti sanitari, migliora la condizione fisica e porta positivi cambiamenti psicologici e fisiologici⁽¹⁰⁾.

Si tratta appunto di mezzi non motorizzati, e lo stesso discorso si può fare con gli utenti che invece scelgono di muoversi a piedi. Entrambi sostituiscono il traffico automobilistico ed evitano dunque di produrre

sostanze inquinanti e a lungo termine hanno una serie di vantaggi, diretti e indiretti.

La consapevolezza dell'utente rispetto alla mobilità dovrebbe essere il primo passo verso un cambiamento di stili di vita e quotidianità, una quotidianità che spinge sempre di più l'individuo a preferire il comfort di un mezzo motorizzato privato.

La *mobilità sostenibile* si fonda su alcuni principi fondamentali:



Promozione di una mobilità alternativa (ciclabile e pedonale)



Investimento su trasporto pubblico locale



Introduzione e l'incentivazione di servizi di car sharing e car pooling



Messa in sicurezza dell'attuale rete viaria esistente



Introduzione di limitazioni dei movimenti e della velocità dei veicoli



Promozione di iniziative di educazione stradale e campagne di sensibilizzazione per indirizzare i cittadini all'uso sempre più limitato dell'auto privata.

3.b Principi fondamentali della mobilità sostenibile.
Rielaborazione personale.

Fonte: "Trasporto lento e mobilità dolce. Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile", di Francesco Falbo / ISPRA

(10) "Trasporto lento e mobilità dolce. Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile", di Francesco Falbo, p.89 / Fonte: ISPRA

All'interno di questi principi, il primo consiste proprio nella promozione della *mobilità lenta*, chiamata anche *mobilità dolce* o più generalmente *traffico lento*, e consiste proprio nell'insieme della mobilità pedonale e ciclabile.

Questi termini, dolce e lenta, richiamano alla tipologia di movimento che si compie nel passeggiare a piedi o in bicicletta, enfatizzando la lentezza del gesto e il vivere a pieno gli spazi. Così si crea un distacco netto con la mobilità motorizzata, invasiva e frenetica.

Il traffico lento costituisce un potenziale fondamentale per il miglioramento del sistema del traffico dei viaggiatori, contribuendo a preservare l'ambiente e riducendo o addirittura annullando tutti gli impatti analizzati in precedenza che scaturiscono dalla mobilità motorizzata.

A questo concetto di mobilità dolce si abbina molto bene anche l'idea del *turismo dolce*, inteso come compatibilità con le economie locali che, attraverso il coinvolgimento di personale e prodotti del luogo, possono crescere nel pieno rispetto dell'ambiente e delle tradizioni originari. Così come per la mobilità lenta, anche questo tipo di turismo risulta essere *slow*, invita alla lentezza e alla profondità dell'esperienza, alla contemplazione e al rispetto del luogo. Non è un turismo aggressivo ma intelligente, attento, responsabile ed etico.

Le misure da adottare per la gestione di questo nuovo tipo di mobilità sono essenzialmente due, denominate *hard* e *soft*: quelle che agiscono sull'offerta e che quindi riguardano le infrastrutture del territorio; quelle che agiscono sulla domanda, quindi sul comportamento

delle persone e sulla sensibilizzazione verso il tema, cercando di modificare le abitudini quotidiane degli utenti abituali.

Chiaramente risulta maggiormente applicabile è quella *soft*, in quanto risulta meno impattante a livello economico (10-15% delle risorse destinate alle politiche *hard* dell'offerta).

Infatti tra gli strumenti per l'offerta vi sono le infrastrutture, le politiche fiscali, le regolamentazioni per conseguire gli obiettivi, la telematica connessa alla circolazione delle informazioni sia per l'utenza che per il regolatore, il telelavoro che richiede una riorganizzazione del lavoro aziendale non banale.

Per la promozione del trasporto lento occorre lo sviluppo sia delle politiche per la domanda che per l'offerta.

La mobilità sostenibile può trovare la sua realizzazione nelle nuove piste ciclabili e percorsi pedonali o anche attraverso una moderazione della mobilità motorizzata, prendendo le corrette misure per arginare il fenomeno; inoltre risulta di fondamentale importanza la sensibilizzazione della popolazione riguardo al problema e agli impatti che provoca.

Inquinamento ambientale



NO₂
Ozono
Polveri sottili



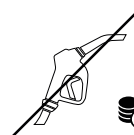
riduzione della
congestione del traffico e
quindi dell'emissione dei
gas di scarico

Inquinamento acustico



riduzione
dell'inquinamento
acustico

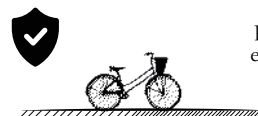
Consumi



risparmio di risorse non
rinnovabili (carburante);
risparmio economico



minore quantità di
energia richiesta



riduzione della
pericolosità per sé stessi
e per gli altri utenti della
strada

3.c Schema degli impatti della mobilità motorizzata e lenta.
Rielaborazione personale.

Fonte: "Trasporto lento e mobilità dolce. Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile", di Francesco Falbo / ISPRA

3.3

Lo scenario delle greenways: esempi sul territorio nazionale

Ho posto particolare attenzione al tema della mobilità in quanto, considerando il patrimonio ferroviario dismesso, nel panorama internazionale si parla sempre più spesso di “greenways”, ovvero “*vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l’ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati*”⁽¹¹⁾. Le greenways sui sedimi delle ex-ferrovie rappresentano percorsi verdi pubblici multifunzionali dedicati a diversi tipi di utenti, utili sia per gli spostamenti quotidiani che per scopi turistico-ricreativi. Al fine di valorizzare l’unicità di questi percorsi e favorirne la riconoscibilità e l’attrattività, l’Associazione Italiana Greenways, in collaborazione con il Touring Club Italiano, ha studiato uno specifico marchio, denominato “*Binari verdi*”, per identificare le

greenways realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari che presentano caratteristiche tecniche e ambientali di qualità, favorendone così la promozione.⁽¹²⁾

Paradossalmente è stato proprio lo sviluppo tecnologico e la diffusione dell’automobile a dare la spinta verso un nuovo modo di vivere gli spostamenti, portando a quella che oggi è l’idea di greenway, una sorta quindi di “nemesi” del progresso tecnico.⁽¹³⁾ La mutazione delle esigenze per il trasporto di cose e persone ha portato all’inevitabile abbandono di molte linee ferroviarie che oggi abbiamo l’opportunità di convertire percorsi verdi dedicati alla mobilità sostenibile.

La creazione di questi corridoi urbani o extraurbani verdi costituisce un’occasione di recupero, difesa e valorizzazione dei territori attraversati. Dedicati a vari tipi di utilizzatori, le greenways possono assumere diverse valenze:

- » ecologica, con uno sguardo più attento agli elementi naturali quali boschi, litorali, zone d’acqua, ponendosi come uno strumento di tutela dell’ambiente;
- » turistico-ricreativa, dove si svolgono attività legate al tempo libero e alla conoscenza di un luogo nuovo;
- » mobilità lenta, quando viene semplicemente utilizzata come mezzo di collegamento tra due zone urbane, divenendo una grande opportunità per incentivare un tipo di mobilità non inquinante;
- » educativa, con itinerari appositamente studiati per valorizzare le eccellenze storiche, culturali e naturali della zona.

(11) Definizione della European Greenways Association, in “Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse”, a cura di Ilaria Maggiorotti, Gruppo FS

(12) Ivi, pag.9-10-11. “Greenways: un modo per valorizzare il patrimonio ferroviario dismesso. Una panoramica internazionale”, di Giulio Senes

(13) “La ferrovia: il cambiamento nel tempo del suo valore sociale ed ambientale”, di Mauro Moretti, in “Ferrovie, territorio e sistema di Greenways”, ISFORT rapporto di ricerca (Roma, 2004), p.8

I vantaggi della conversione sono ormai molto chiari, ma qualche svantaggio è comunque presente ed è legato soprattutto alla natura del tracciato ferroviario, alle sue caratteristiche primarie che lo rendono tale:

- » la rete ferroviaria potrebbe collegare molte località di interesse secondario;
- » il tracciato ferroviario può passare al di fuori dei centri abitati o attraversarli con tratti in trincea o in rilevato che possono impedire agli utilizzatori di raggiungere i centri abitati stessi;
- » specie nelle zone più impervie, la carenza di punti di accesso ai tracciati ferroviari, spesso limitati alle sole stazioni poste a svariati chilometri di distanza l'una dall'altra, può rappresentare una limitazione alla capacità di connessione del percorso;
- » alcuni tracciati, proprio a causa della loro linearità, possono risultare “noiosi”.⁽¹⁴⁾

Per far fronte a queste limitazioni è necessaria una corretta progettazione, in modo da arginarle e migliorare la condizione attuale.

In termini di semplicità dell'operazione, invece, l'intento delle greenways è solo apparentemente semplice: non pochi sono i problemi legati alla loro realizzazione. Questi dipendono da diversi fattori, per esempio lo stato di disuso che può essere svariato, sia per quanto riguarda il sedime, sia per l'uso del suolo. Molti sono i casi in cui ad una porzione di territorio, un tempo sede della linea ormai dismessa, sono attribuiti diversi proprietari, con la trasformazione frammentata in strade, cortili, giardini privati, ecc. In altri casi invece i tracciati sono molto ben visibili e una semplice sistemazione può consentire la conversione per la circolazione di persone.

Dunque i problemi principali possono essere così riassunti:



- » acquisizione del sedime;
- » reperimento dei finanziamenti;
- » modalità e tipologie costruttive;
- » manutenzione del percorso;
- » sicurezza degli utilizzatori.

Sull'onda delle esperienze estere, in Italia i primi interventi di recupero di linee ferroviarie dismesse come greenways risalgono agli anni '90, per iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili al tema della mobilità non motorizzata. È però nel nuovo millennio che l'idea si diffonde maggiormente. La moltiplicazione delle proposte di recupero dei vecchi tracciati ferroviari per soddisfare la crescente richiesta di spazi verdi e percorsi protetti per gli spostamenti a piedi e in bicicletta, ha fatto sì che oggi in Italia si possano contare più di 60 interventi di riutilizzo di ferrovie dismesse per la mobilità dolce, cui corrispondono circa 800 km di sedimi valorizzati. La gran parte delle realizzazioni si concentra al nord Italia (oltre 500 km dei tracciati riutilizzati) e ha interessato principalmente ex-ferrovie in concessione (55%); al sud la regione più attiva è stata la Sicilia, dove sono stati convertiti in greenways circa un decimo degli oltre mille chilometri di ferrovie dismesse presenti nell'isola.⁽¹⁵⁾

È interessante vedere come l'Italia ha risposto a questa evoluzione delle linee dismesse, considerando alcuni tra gli interventi attuati, selezionati per importanza e lunghezza del tracciato. Qui di seguito alcune schede riassuntive degli interventi realizzati o previsti di conversione a greenway.

(14) “Le greenways come rete di mobilità alternativa”, di Giulio Senes, Natalia Fumagalli, Roberto Revelli, con il coordinamento di Alessandro Toccolini, in “Ferrovie, territorio e sistema di Greenways”, ISFORT rapporto di ricerca (Roma, 2004), p.85

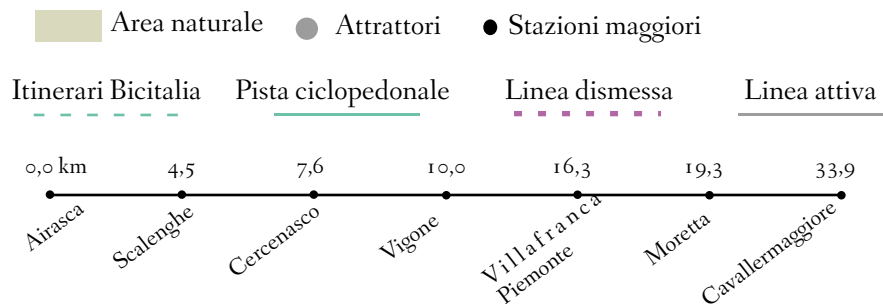
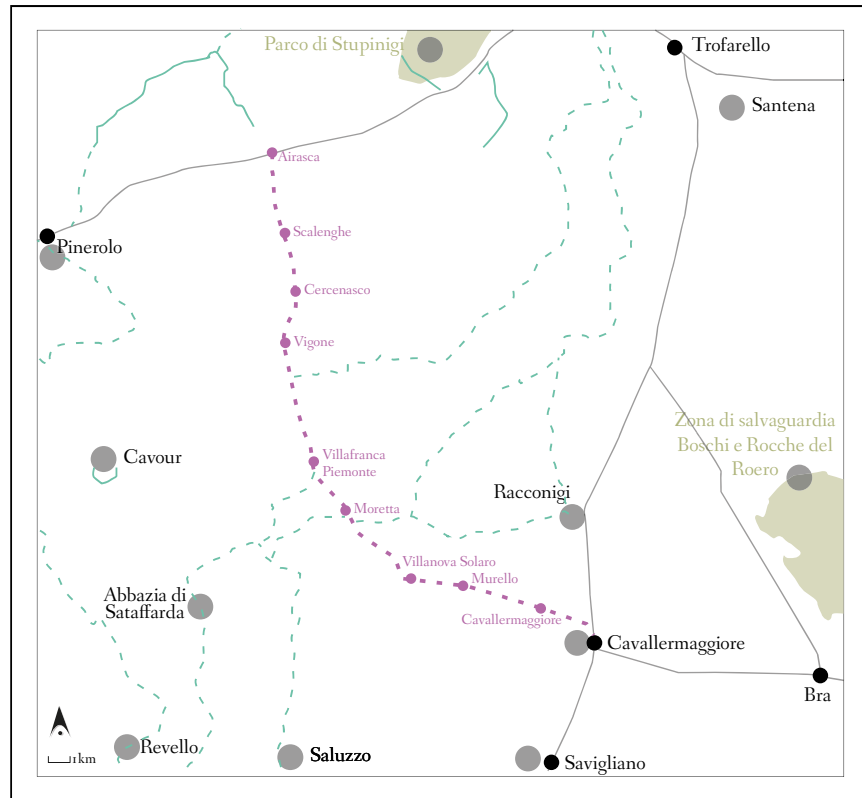
(15) Ivi, pag. 13. “Da ferrovie dismesse a greenways: uno sguardo alla situazione italiana”, di Roberto Rovelli, Vice presidente Ass. Italiana Greenways Onlus. Il dato contenuto è aggregato e non permette l'ulteriore approfondimento.

-  Proprietà gruppo FS
-  33,9 km
-  Dismessa




Questa tratta dismessa ha il vantaggio di svilupparsi in una zona prevalentemente pianeggiante e dal tracciato regolare.

Tra le ex-stazioni di Airasca e Moretta il sedime è stato già trasformato in una greenway per circa 21 km, a cura delle province di Torino (16 km) e di Cuneo (5 km), denominata “Via delle Risorgive”; si tratta di una pista ciclopedonale asfaltata ed integrata nel sistema di percorsi ciclabili della provincia di Torino. Lasciata la stazione di Airasca, il tracciato della linea dismessa si inoltra con lunghi rettilinei attraverso una zona ricca di risorgive fino a giungere alla stazione di Vigone.

Nel tratto successivo, attraversato il torrente Varaita, il tracciato privo di binari prosegue tra estesi appezzamenti di colture cerealicole fino alla località di Cavallermaggiore.

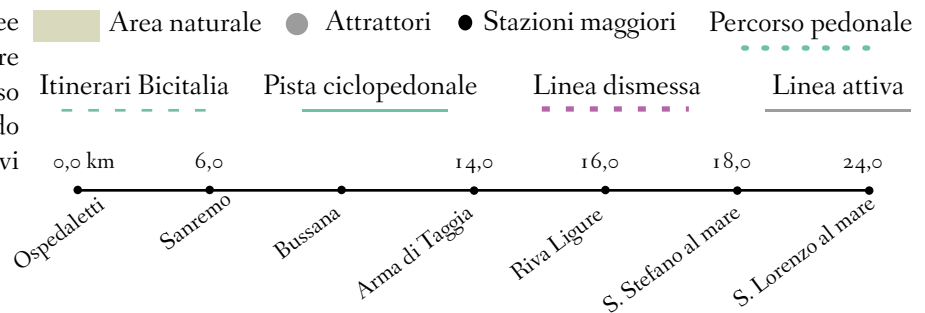
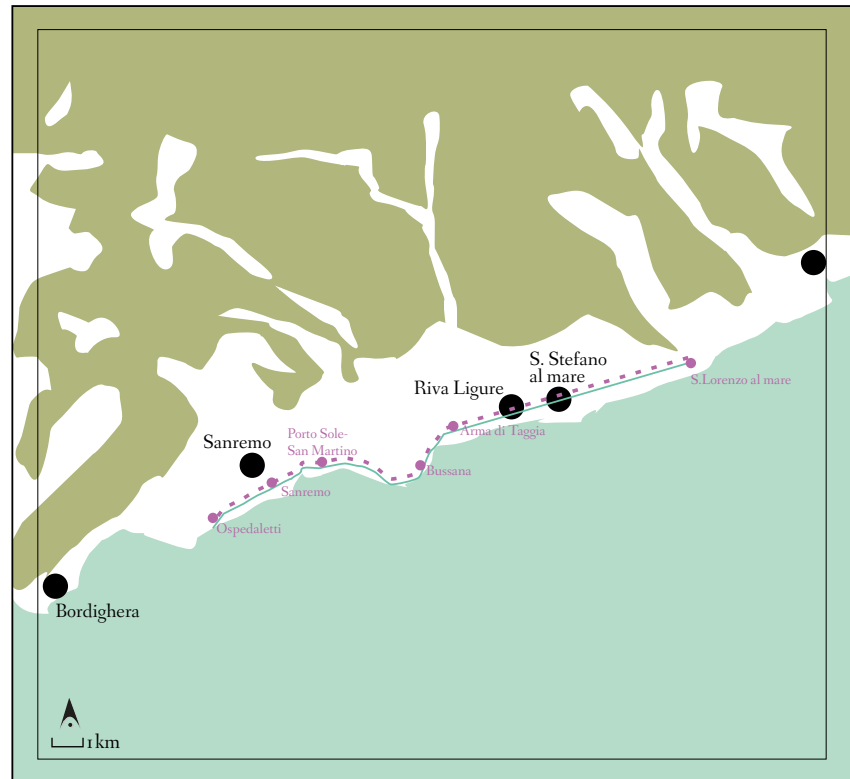


Rielaborazione personale. Fonte: “Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse”, Gruppo FS (2019)

-  Proprietà gruppo FS
-  18,0 km
-  Dismessa per variante


Lungo l'antica ferrovia Genova – Ventimiglia che corre lungo la Liguria di Ponente, diverse erano le stazioni destinate principalmente al cosiddetto “incrocio” dei treni: San Lorenzo – Cipressa, Santo Stefano – Riva Ligure – Arma di Taggia, Sanremo, Ospedaletti. La nuova linea portò alla soppressione di quasi tutte le stazioni. Oltre alla realizzazione dell'attuale pista ciclabile sull'ex tracciato ferroviario, che ha incrementato l'offerta turistica della zona, ha finalmente liberato Sanremo e i piccoli borghi attraversati da una linea che tagliava in due parti i paesi.


Il graduale recupero delle aree ferroviarie dismesse ha inoltre riqualificato molte zone, e reso possibile l'accesso allo splendido litorale e a paesaggi suggestivi proprio a ridosso del mare.



Rielaborazione personale.
 Fonti: www.pistaciclabile.com
www.piste-ciclabili.com

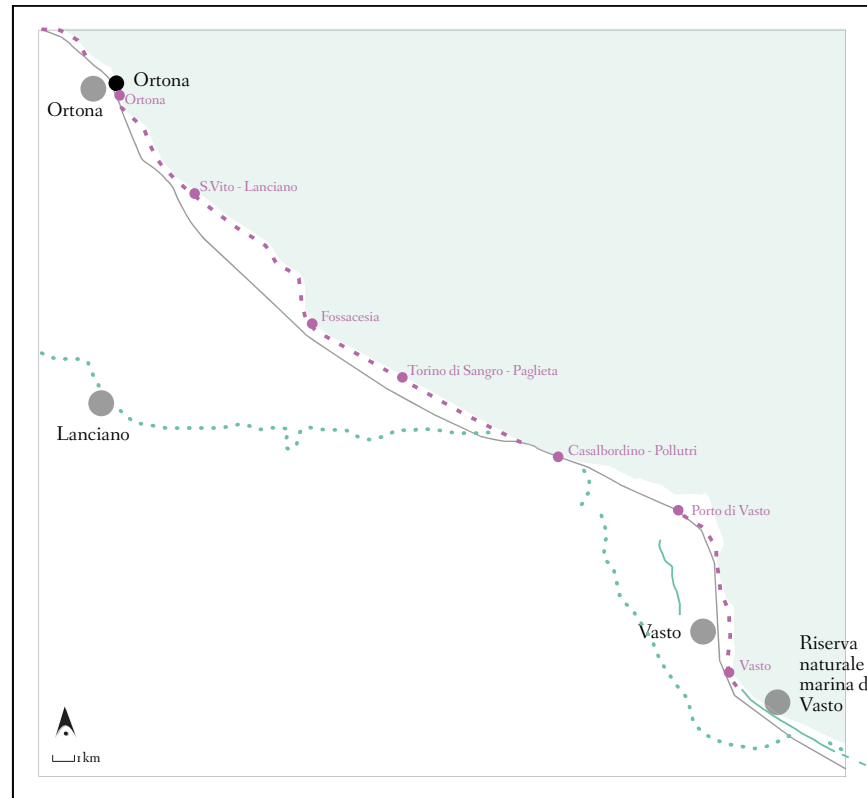
 Proprietà gruppo FS

 44,6 km

 Dismessa per variante

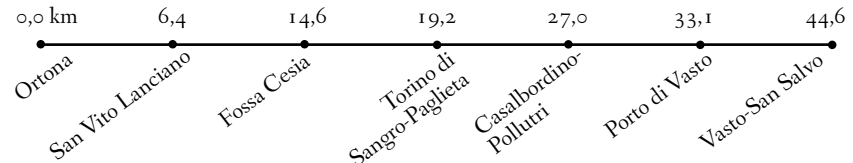
Il tratto Ortona-Vasto è stato dismesso a seguito della realizzazione di una variante di tracciato sulla linea Adriatica tra Ortona e Foggia; è discontinuo, in quanto vecchio e nuovo tracciato coincidono nei pressi delle stazioni di Casalbordino-Pollutri e Porto di Vasto.

La vecchia ferrovia si presenta di grande interesse paesaggistico e naturalistico poiché corre per la gran parte in prossimità della costa. La parte di linea comprendente strettamente il sedime ove correvano i binari è stata acquistata dalla Provincia di Chieti; il progetto, di prossima realizzazione, è la riconversione in una greenway, che risulterà inserita nella ciclovía Adriatica, itinerario che si estenderà per 130 km lungo il litorale abruzzese tra Martinsicuro e San Salvo.






Percorso pedonale ● Attrattori ● Stazioni maggiori

.....

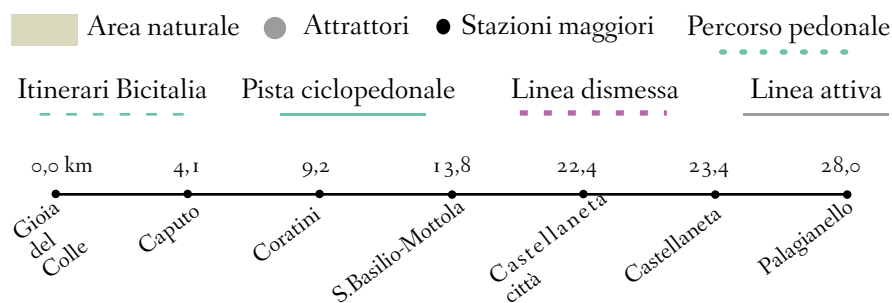
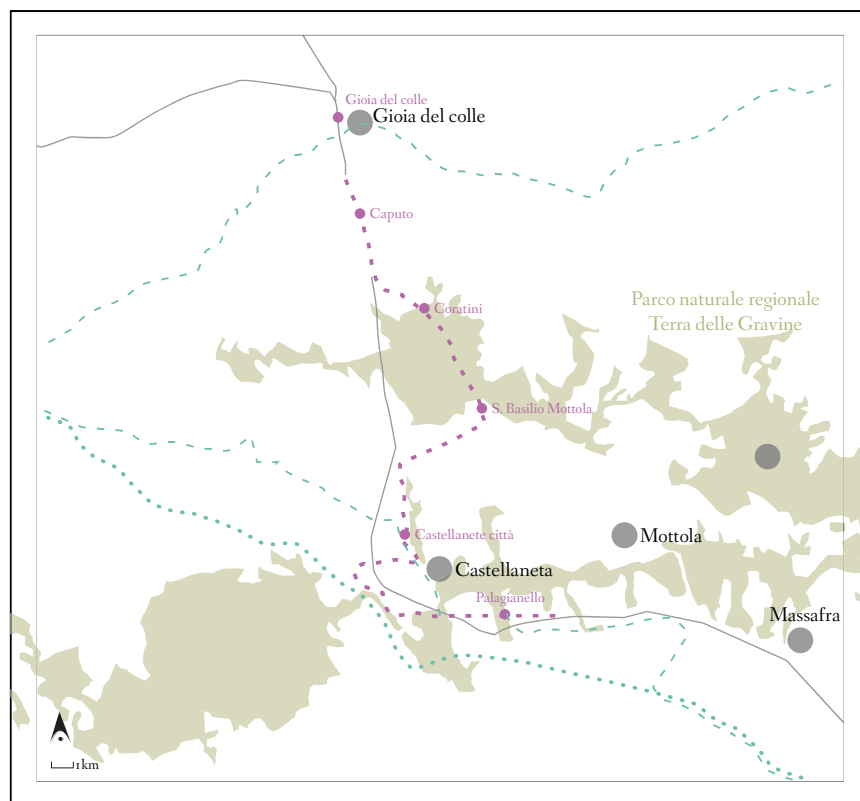


Rielaborazione personale. Fonte: "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse", Gruppo FS (2019)




-  Proprietà gruppo FS
-  18,0 km
-  Dismessa per variante

Il tratto dismesso deriva dalla realizzazione di una variante sulla linea Bari-Taranto. Si sviluppa dall'altopiano delle Murge verso la piana di Taranto, in un territorio caratterizzato dalla presenza dalle gravine, costituite da profonde incisioni prodotte nelle rocce calcaree dall'acqua meteorica.

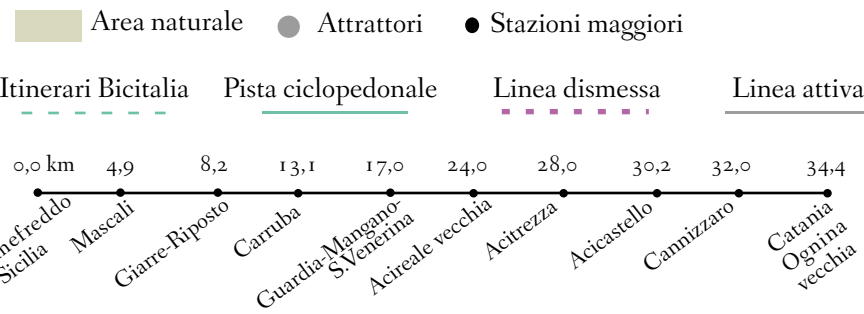
La Regione Puglia, nell'ambito della programmazione relativa alla rete ciclabile ha previsto la riconversione dell'intero tratto dismesso in pista ciclopedonale. Sono stati progettati e già realizzati 4,8 km di pista ciclopedonale a cura del comune di Palagianello, nel cui ambito ricadono quasi per intero; per il relativo finanziamento lo stesso comune si è fatto parte attiva, assieme a quelli di Mottola e Castellaneta. Quest'ultimo ha richiesto a sua volta il finanziamento per la riconversione di un'ulteriore porzione di ex-linea, al fine di prolungare la greenway già realizzata.



Rielaborazione personale. Fonte: "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse", Gruppo FS (2019)

-  Proprietà gruppo FS
-  28,5 km
-  Dismessa per variante

La tratta è costituita da una serie discontinua di tratti dismessi, complessivamente di circa 26 km. Il primo tratto dismesso si ritrova tra le pendici dell'Etna e il mare. Dopo una serie di tratti dismessi discontinui il vecchio tracciato si inoltra lungo il promontorio della Riserva naturale orientata La Timpa. Proseguendo, lambisce prima l'abitato di Aci Trezza, con la sua rinomata spiaggia dei Faraglioni dei Ciclopi, inserita nell'Area Marina Protetta Isole dei Ciclopi, e subito dopo l'abitato di Aci Castello, altro borgo marinaro caratterizzato dalla presenza del bel Castello di Aci, di origine bizantina. Il comune di Acireale ha recentemente acquisito in proprietà 3km del tracciato dismesso, al fine di realizzare un percorso, denominato "AciGreenway", all'interno del territorio comunale e in corrispondenza della riserva naturale La Timpa. ⁽¹⁶⁾



Rielaborazione personale. Fonte: "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse", Gruppo FS (2019)
 (16) Articolo di giornale, Agosto 2018, Fonte: fancityacireale.it

LA RETE FERROVIARIA
SICILIANA

4

4. I

La nascita della ferrovia in Sicilia

Nel panorama di sviluppo industriale internazionale, l'Italia del XIX secolo versava ancora in una situazione piuttosto arretrata e sottosviluppata rispetto alle altre nazioni. Sollecitati da quanto accadeva in Europa, uomini di cultura e intellettuali accesero l'interesse per le strade ferrate appena nate nel territorio inglese e gettarono le basi per la creazione di un mercato di scambio nazionale che risolvesse il Paese dal punto di vista dei trasporti.⁽¹⁷⁾

La storia delle Ferrovie in Italia ebbe inizio nel Regno delle due Sicilie con l'inaugurazione, il 3 ottobre 1839, del breve tronco ferroviario Napoli-Portici. Nonostante ciò, la ferrovia tardò ad arrivare in Sicilia, che versava in una situazione molto critica e di arretratezza rispetto alle altre regioni italiane ed europee.

Fu Garibaldi che, quando ebbe nel 1860 il governo provvisorio, firmò una Convenzione con la Società Adami e Lemmi di Livorno per la realizzazione della rete ferroviaria isolana. Ma presto la Convenzione fu revocata dal nuovo governo sabaudo; ancora nei primi anni settanta del XIX secolo si denunciava nell'Isola il ritardo con cui si procedeva nella costruzione della promessa ferrovia Palermo-Catania, ferma a causa della paralisi dell'industria zolfifera.

Oltre a questa, le altre linee realizzate in un primo tempo furono la Messina-Catania-Siracusa (completamente attivata nel 1871) e la Roccapalumba-Agrigento, e poco dopo furono aggiunte le diramazioni verso Porto Empedocle, Caltanissetta e il porto di Licata, indispensabili per il collegamento ai porti d'imbarco e per l'estrazione di zolfo. La ferrovia Palermo-Catania, dopo il tratto originario tra Palermo e Bagheria, si inoltrava nella Sicilia interna arrestandosi alla stazione di Roccapalumba nei pressi dell'area zolfifera con il preciso scopo di convogliare sul porto di Palermo il minerale estratto.

Nel 1865 la rete ferroviaria italiana venne riordinata in quattro categorie: SFAI, Strade Ferrate dell'Alta Italia; SFR, Strade Ferrate Romane; SFM, Strade Ferrate Meridionali; SFCS, strade ferrate Calabro-Sicule. Quest'ultima comprendeva la rete in esercizio e quella in fase di realizzazione sotto la Società Vittorio Emanuele.

Nel 1869 si apriva il primo tratto tra Catania e Bicocca. Era questo il percorso che più interessava agli industriali dello zolfo per l'esteso bacino minerario di Grottacalda, Floristella e Sant'Agostino.

In seguito, i lavori si estesero verso Enna e Santa

(17) *"Le ferrovie della Sicilia Sud Orientale"*, Piero Muscolino, Ediargo editore, Ragusa, 2006

Caterina Xirbi, raggiunte nell'estate del 1876, anch'esse interessate dalla ferrovia soprattutto per l'importanza delle attività estrattive delle miniere di zolfo nell'interno della Sicilia.

La costruzione della linea costiera orientale, nel siracusano, importante per attrarre le merci verso il porto aretuseo, iniziò abbastanza tardi rispetto alle altre e fu classificata tra le linee complementari. Ciò perché l'interesse maggiore degli imprenditori minerari era quello di far arrivare lo zolfo alle raffinerie della costa di Porto Empedocle e di Licata, scali marittimi per l'imbarco del minerale. Il tratto da Siracusa a Noto venne attivato dalla Società per le Strade Ferrate della Sicilia, nuova società concessionaria, solamente nel 1886, tre anni dopo il suo appalto.

L'intera linea ferroviaria venne suddivisa, nel 1885, in tre grandi società: Rete Adriatica, Rete Mediterranea, Rete Sicula. Quest'ultima ebbe in concessione le linee già attivate di Messina Siracusa, Catania-Palermo, Roccapalumba-Porto Empedolce, S.Caterina Xirbi-Licata e Canicattì-Aragona Caldare (599 km totali). Dal capoluogo, primo fulcro d'irradiazione delle strade ferrate sicule, solo nel 1880 iniziarono le prime aperture di tratte della linea per Trapani a cura della Società della Ferrovia Sicula Occidentale che venne raggiunta sei anni dopo ma per la via più lunga di Castelvetrano. Nel 1892 fu terminata anche la linea per Caltagirone dal capoluogo etneo. Rimase invece senza esito il collegamento diretto tra Caltagirone e Canicattì, che avrebbe accorciate le distanze tra Catania e Agrigento, nonostante fosse già stata completata buona parte dei lavori.

Sempre a Catania, fu terminata nel 1898 la ferrovia Circumetnea, che con i suoi binari cinge alla base l'enorme massiccio dell'Etna; tuttavia, nei progetti iniziali era stata a gran voce reclamata l'esigenza di far raggiungere dalla linea anche i centri a nord della provincia di Enna, che invece rimasero privi di strade ferrate.

Delle tre grandi Società ferroviarie, la Rete Sicula fu quella che seppe meglio gestire e amministrare le proprie linee ferrate, stimolando l'afflusso di merci e persone. Nel 1905 furono riunite sotto un'unica Società, le Ferrovie dello Stato. ⁽¹⁸⁾

Il XX secolo

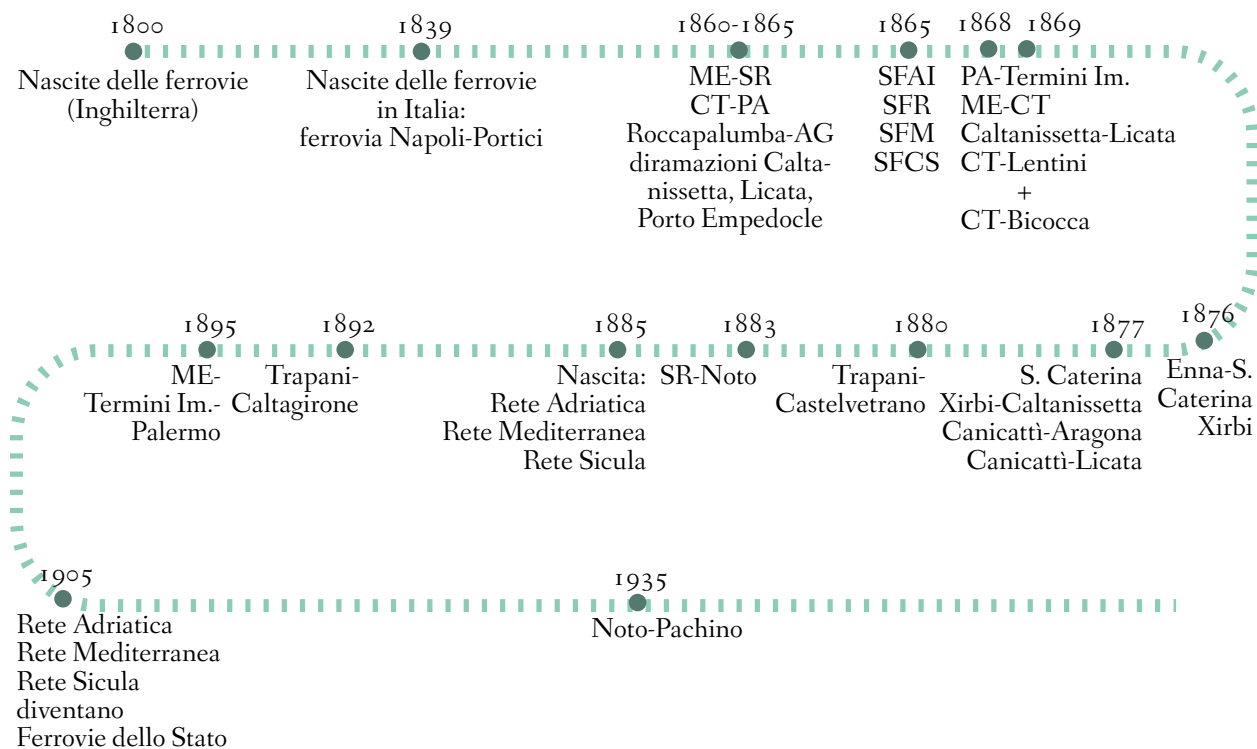
Quando negli anni cinquanta del 1900 venne finalmente completata la ferrovia Catania-Motta Sant'Anastasia-Regalbuto, intensamente utilizzata fino agli anni settanta per il trasporto delle arance; a partire dall'inizio degli anni settanta però la tipologia di trasporto degli agrumi cambiò e la linea dopo qualche decennio venne dismessa.

In seguito al progresso tecnologico e quindi all'incremento qualitativo nei trasporti ferroviari, avvenne l'elettrificazione nel 1951 delle tratte Messina-Palermo e fino a Siracusa nel 1960; le locomotive a vapore vennero sostituite dai moderni treni diesel-elettrici.

Ma verso la fine degli anni settanta in seguito all'abbandono dell'estrazione del minerale il trasporto di merci per ferrovia divenne marginale, sia per crisi dei mercati che, dalla fine degli anni ottanta, in conseguenza della decisione delle FS di abbandonare il trasporto a piccole partite in favore del treno completo.

(18) "A Truvatura - la ricchezza nascosta della strada ferrata tra Noto e Pachino", di Giuliana Calvo e Monica Demarco, tesi di laurea Politecnico di Torino (2016-2017)

Schema riassuntivo dello sviluppo
delle strade ferrate in Sicilia



*Linea del tempo della costruzione delle ferrovie in Sicilia.
Rielaborazione personale.*

4.2

Analisi dell'attuale rete ferroviaria siciliana

Il sistema infrastrutturale ferroviario della Sicilia, gestito quasi interamente da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) conta oggi otto linee che coprono le nove province della regione, per un totale di 1369 km di lunghezza.⁽¹⁹⁾

Come si può notare nella figura 4.a, le linee elettrificate a doppio binario si trovano in corrispondenza dei collegamenti di maggiore importanza ed hanno una lunghezza ridotta (zone del capoluogo palermitano, capoluogo etneo, nel punto di interscambio di Messina e un brevissimo tratto nel siracusano), per un totale di soli 223 km. Questo dato fa comprendere quale sia il peso dato a questo mezzo di trasporto e quale sia la qualità dello stesso. Ad oggi, molte sono le linee dismesse e smantellate, fenomeno già iniziato negli anni sessanta. La motivazione principale risiede

innanzitutto nella scarsa competitività delle linee ferroviarie rispetto al trasporto su strada, ma anche nelle mutate esigenze per le quali l'infrastruttura ferroviaria era utilizzata originariamente nell'Isola, ovvero il trasporto dello zolfo estratto in grandi quantità nelle miniere nel centro della regione, attività ormai cessata.

La rete siciliana è ad oggi la rete ferroviaria insulare più sviluppata del Mediterraneo ma i tracciati sono quasi uguali a quelli originari e gli ammodernamenti nel corso dell'ultimo secolo sono stati molto ridotti. Si tratta per lo più di aggiustamenti su alcune tratte per adeguamento alle esigenze di trasporto, quindi piccole varianti di tracciato.

La rete ferroviaria siciliana, che come si è detto nacque tra l'Unità di Italia e si sviluppò fino agli anni di Mussolini, ha subito da allora variazioni poco significative fino ai primi episodi di dismissione di alcune linee ritenute troppo onerose per la resa ridotta in rapporto ai costi, nonostante queste spesso fossero unico collegamento con le zone dell'entroterra.⁽²⁰⁾

In epoca più recente, una seconda tranche di dismissioni si è avuta con un altro decreto nel marzo del 2004⁽²¹⁾ che autorizzava la dismissione della linea ferroviaria Castelvetro-Ribera (TP).

L'infrastruttura ferroviaria siciliana ci appare oggi paradossalmente molto simile alla configurazione degli inizi del XX secolo.

Le tre dorsali dell'Isola

Le linee più importanti della rete odierna sono oggi:

- » la dorsale tirrenica, tra Messina e Palermo fino al prolungamento sull'Aeroporto di Punta Raisi e verso Trapani. Misura 231 km e non

(19) "La rete oggi in Sicilia", RFI, Gruppo ferrovie dello Stato italiane, dati del 31 dicembre 2018

(20) Decreto del presidente della Repubblica 11 dicembre 1961, n. 1505 e 11 dicembre 1961, n. 1555

(21) Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su mit.gov.it.

presenta grosse differenze con l'assetto originario, presentandosi ancora con binario semplice e velocità bassa;

- » la dorsale jonica, tra Messina, Catania e Siracusa, con una lunghezza di 182 km risulta essere la seconda linea più importante della regione;
- » la dorsale centrale sicula, nell'interno, tra Palermo e Catania attraverso i comuni dell'entroterra Caltanissetta ed Enna; con la costruzione e inaugurazione nel 1975 del tratto autostradale A19, gli spostamenti tra i due capoluoghi palermitano e etneo sono stati notevolmente velocizzati e rendendo marginale l'utilizzo della linea ferroviaria.⁽²²⁾

Inoltre è da considerare anche la linea ferroviaria Circumetnea, con funzione urbana e metropolitana, diretta dal Dirigente Generale del Trasporto Pubblico Locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gestita dall'omonimo ente FCE (Ferrovia Circumetnea) e lunga 111 km.⁽²³⁾ Essa collega le città di Catania e Riposto, passando attorno all'Etna e unendo i diversi centri pedemontani etnei.

In seguito alle eruzioni dell'Etna del 1911, del 1923, del 1928 e del 1981, la linea ha subito delle modifiche sul tracciato, di ammodernamento e potenziamento che ne ha fatto una metropolitana a doppio binario. Oltre a offrire un servizio ai viaggiatori, assume anche una valenza turistica.

La situazione odierna del sistema di collegamento su ferrovia risulta arretrata: la rete è povera e obsoleta e la conseguenza inevitabile è l'utilizzo della stessa, preferendo utilizzare mezzi di trasporto privati più veloci. Occorrerebbe un grosso investimento nell'ammodernamento della rete esistente e nella riprogettazione di alcune linee in funzione delle esigenze dei viaggiatori ma anche con uno sguardo al settore turistico, che sempre più spesso è indirizzato verso la sostenibilità e quindi ad un tipo di spostamento sostenibile.

(22) "Le infrastrutture in Sicilia, il progetto per riunire il Paese", di Cisl Sicilia, a cura del Dipartimento infrastrutturale della Fit Cisl Sicilia (maggio 2019)

(23) www.circumetnea.it/



Linee ferroviarie complementari in esercizio: 1.369 km

—————	Linee elettrificate a doppio binario	223 km
—————	Linee elettrificate a semplice binario	568 km
.....	Linee non elettrificate a doppio binario	578 km

4.a Analisi della rete ferroviaria in Sicilia.

Rielaborazione personale.

Fonte: "La rete oggi in Sicilia", RFI, Gruppo ferrovie dello Stato italiane, dati del 31 dicembre 2018

4.3

Criticità del patrimonio dismesso in Sicilia

Come già accennato in precedenza, le cause primarie della dismissione di parte delle infrastrutture ferroviarie sono state il progresso tecnologico e lo sviluppo dell'industria automobilistica, che ha portato alla costruzione di autostrade e di conseguenza alla sostituzione di migliaia di chilometri di linee ferroviarie non più utilizzate. Si tratta di un patrimonio importante, dove i tracciati ferroviari ormai non utilizzati si snodano nel territorio collegando cittadine, borghi e villaggi; stazioni e caselli giacciono abbandonati e il fenomeno di degrado e vandalismo è dilagante.

In Sicilia il patrimonio dismesso è particolarmente ingente: il fenomeno di dismissione, come anticipato dei paragrafi precedenti, è iniziato a partire dagli

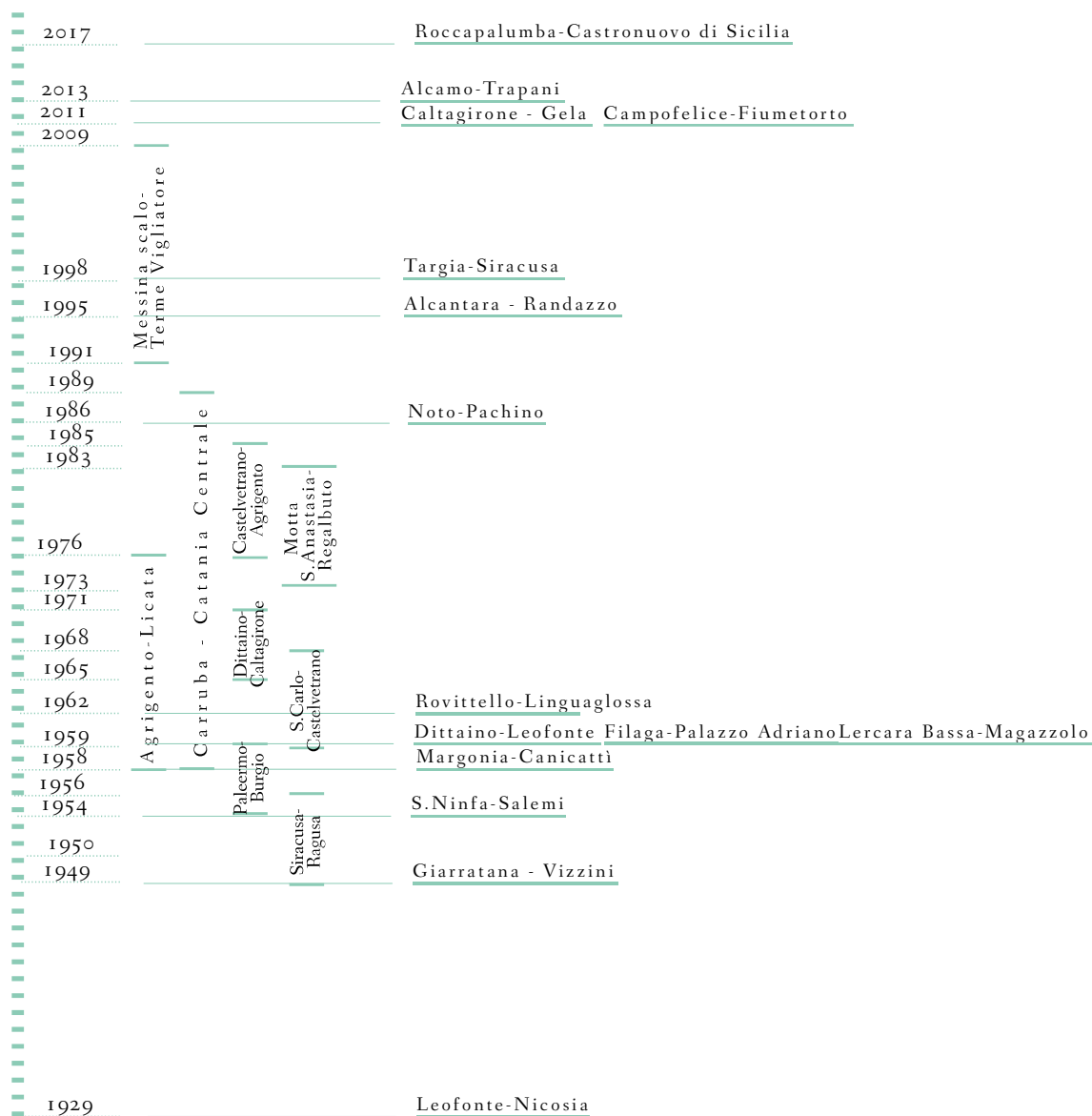
anni Cinquanta con lo smantellamento di linee sottoutilizzate, obsolete rispetto alle moderne tecnologie, e quindi troppo costose da sostenere economicamente⁽²⁴⁾; questo ha causato spesso una mancanza di manutenzione che ha portato le strutture ferroviarie a dissesti, cedimenti e quindi all'inevitabile dismissione, come nel caso delle linee Alcamo Diramazione - Trapani, chiusa nel 2013 proprio a causa di un cedimento strutturale della sede ferroviaria; la linea Caltagirone - Gela, anch'essa chiusa a causa di un cedimento strutturale interessante il viadotto di Piano Carbone.⁽²⁵⁾

Questo ha fatto sì che l'assetto odierno dell'infrastruttura ferroviaria risulti essere somigliante a quello degli inizi del XX secolo, con un'estensione di poco inferiore, e la dismissione non cessa: negli ultimi dieci anni sono state sospese ulteriori tratte ferroviarie per svariati motivi, lasciando zone dell'entroterra e di grande interesse turistico-archeologico prive di collegamenti. Intere aree della Sicilia centrale e sud occidentale sono rimaste prive di collegamenti, il che va ad ostacolare le possibilità di crescita economica del territorio.

Nella linea del tempo seguente (fig. 4.b) possiamo notare quando sono avvenute esattamente le dismissioni delle linee ferroviarie in Sicilia. Come già detto in precedenza, possiamo notare come questo fenomeno abbia le sue origini negli anni Cinquanta e continua fino ai giorni nostri, ma il periodo di maggiore concentrazione delle dismissioni si ha nel trentennio fino agli anni Ottanta.

(24) "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse", Gruppo FS, 2017

(25) www.ferrovieabbandonate.it



4.b Linea del tempo della dismissione delle reti ferroviarie in Sicilia.

Rielaborazione personale.

Fonte: www.ferrovieabbandonate.it

Le categorie di dismissione possono essere suddivise essenzialmente in tre gruppi:

- » Linee dismesse definitivamente, cioè quelle linee per le quali è stato emanato il Decreto ministeriale che autorizza alla dismissione;
- » Linee incompiute, ovvero il cui tracciato è stato realizzato solo in parte in quanto, con il passare del tempo, le esigenze originarie che portarono alla costruzione sono venute meno a causa delle mutate esigenze. Un esempio è la linea incompiuta di Canicattì - Riesi - (S.Michele di Ganzaria). Essa fu concepita per soddisfare le esigenze dell'industria mineraria dello zolfo; la sua costruzione iniziò negli anni Venti, con notevole ritardo rispetto alla richiesta del mercato dell'epoca, e i lavori proseguirono a rilento fino agli anni Cinquanta, quando il declino dell'industria mineraria della zona fece venire meno l'esigenza di completare la ferrovia.
- » Linee chiuse per attivazione di una variante di tracciato. In questo caso, su una linea in esercizio una porzione viene sostituita con un tracciato differente per migliorarne il collegamento e le prestazioni. È questo il caso della linea Carruba - Catania Centrale, tratta dismessa che verrà presa in esame in questa tesi.

Il sedime

Ad oggi, le linee dismesse sul territorio siciliano superano i 1.000 km, contando quasi 30 tratte chiuse al traffico. A queste sono annessi i fabbricati dismessi lungo i tracciati, indicati nella figura 4.c., che ammontano a quasi un centinaio.

Quando si fa riferimento al “*patrimonio*” dismesso,

esso viene definito tale in quanto elemento di grande potenziale e valore da portare alla luce o da reinventare sulla base delle nuove esigenze. In precedenza si è parlato molto del riuso di questo tipo di patrimonio, che è in grado di rispondere alle necessità odierne di sostenibilità.

Il sedime ferroviario di questi tracciati ormai abbandonati, come i loro fabbricati, si possono presentare in diversi modi, in base alla data di dismissione ma anche alla motivazione. Le linee dismesse per cedimenti strutturali risultano ancora molto visibili e in buono stato di conservazione: questo perché la data di chiusura è recente e quindi il tracciato è ancora molto ben riconoscibile.

A volte risultano rintracciabili sul terreno, ma a tratti possono presentare delle trasformazioni in strade asfaltate o in campi coltivati. Per i tracciati chiusi nello scorso secolo, è molto probabile che il sedime risulti quasi del tutto non riconoscibile se non solo a tratti in mezzo alle campagne. Infine vi sono tracciati ferroviari che sono stati dismessi in un arco temporale ampio, come la variante di tracciato Carruba-Catania Centrale, chiusa tra il 1958 e il 1989: in questi casi, le sedi ferroviarie sono a tratti visibili e a tratti ormai convertite a strade.

Ci sono già stati alcuni casi di conversione di tratti di sedime ad uso ciclo-pedonale, ma risultano ridotti a brevi percorrenze e non estese all'intero percorso. Questi episodi verranno approfonditi nel capitolo seguente, quali piccoli spunti per le grandi opportunità offerte dal sedime dismesso.

Le stazioni

Insieme ai chilometri abbandonati si trovano fabbricati viaggiatori, scali merci, caselli e magazzini che rientrano in quello che definiamo “patrimonio dismesso”. Questi sono generalmente in cattivo stato, abbandonati, fatiscenti. Solo nei casi in cui questi vengono dati in locazione ad altri enti e sono dunque in esercizio, sono stati ristrutturati e restaurati e quindi risultano in buono stato. Questo è il caso della stazione vecchia di Acireale, in locazione a Poste Italiane e quindi agibile e utilizzata per gli uffici. Sono generalmente in buono stato anche gli immobili abitati da privati, quali quelli nella tratta Messina Scalo - Terme Vagliatore.

Il fenomeno dell'impresenziamento è un'altra causa di abbandono di immobili ferroviari: questo fu dovuto all'evoluzione tecnologica delle rete ferroviaria e all'attivazione del sistema di Controllo Traffico Centralizzato nel 1980. Questo permise di poter regolare la circolazione dei treni e gestirne il controllo e le operazioni tecniche da un unico posto operativo che sovrintende tutta la linea; chiaramente in questo modo risultava inutile la presenza di personale addetto a questa attività e in loco in ogni stazione sulla linea ferroviaria interessata.

Alle stazioni abbandonate si aggiungono inoltre le circa 162 le stazioni impresenziate sulle linee dismesse in Sicilia ⁽²⁶⁾.

Oltre ad una diversa utilizzazione delle risorse umane, causata dall'introduzione del C.T.C., venne rivoluzionata anche l'organizzazione del lavoro. Per esempio, il servizio commerciale annesso alla stazione ha subito grossi cambiamenti: un esempio può essere visto nella figura del capostazione, che si occupava

della vendita dei biglietti. Questa figura professionale nel corso degli anni scompare e con essa anche l'ufficio di movimentazione presente in ogni stazione.

Le criticità dunque della dismissione sono sostanzialmente quelle descritte: il disuso ha portato nella maggior parte dei casi all'abbandono totale del sedime ferroviario e dei fabbricati, solo con sporadici casi di riconversione di brevi tratti dedicati alla mobilità lenta. È proprio questo fenomeno che dovrebbe essere arginato, cercando di evitare di lasciare un patrimonio così ingente nel completo abbandono in cui versa attualmente.

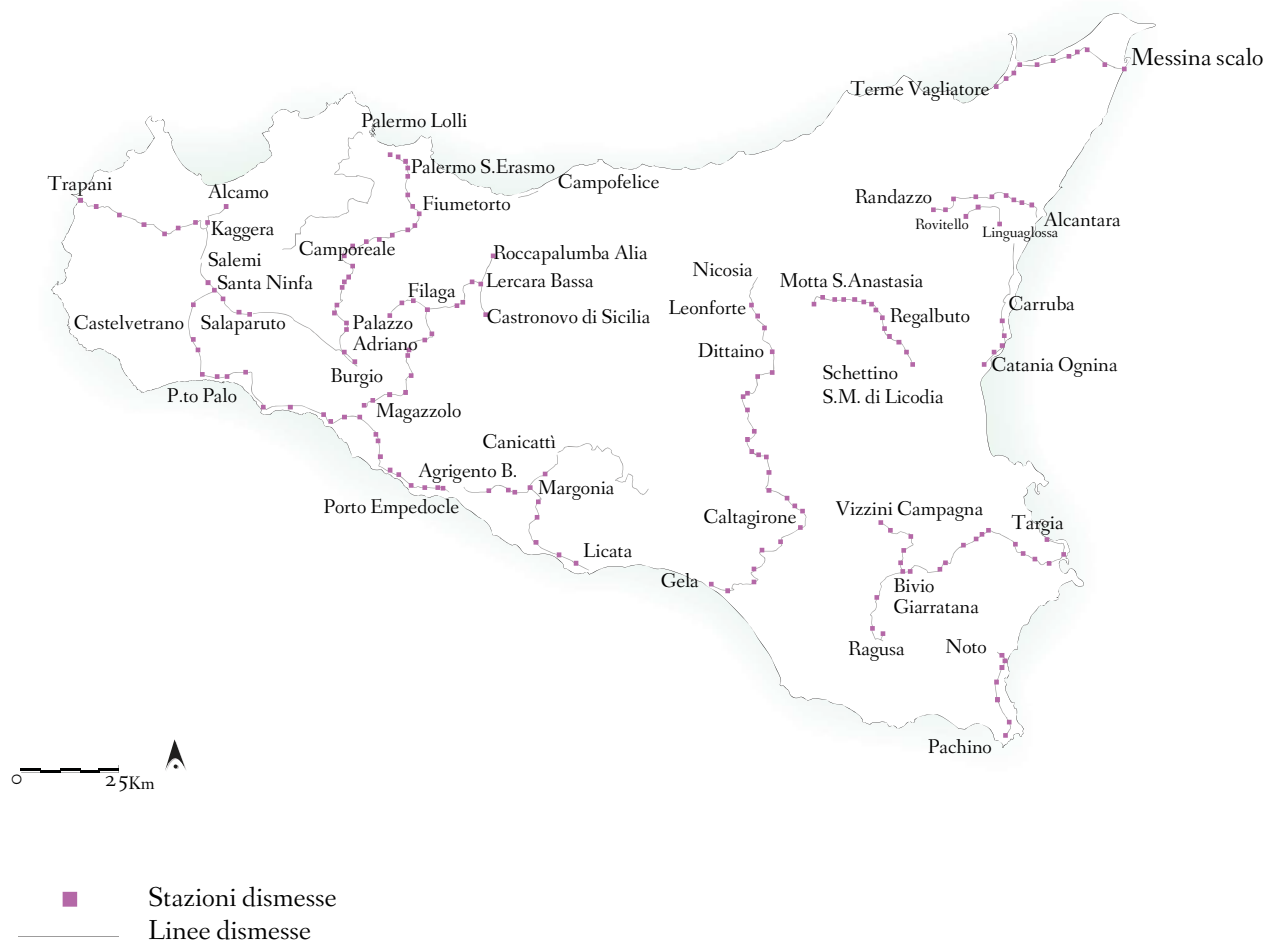
(26) “Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana. Definire il fenomeno per definire le opportunità”, a cura di Fabrizio Torella e Teresa Cortellese



- Linee dismesse FS
- Linee dismesse RFI
- Linee dismesse Società Anonima Ferrovie Secondarie della Sicilia (SAFS)
- ⋯ Linee incompiute FS
- Linee dismesse Circumetnea

4.b Rielaborazione personale.

Fonte: "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse", Gruppo FS
www.ferrovieabbandonate.it



4.c Rielaborazione personale.

Fonte: "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse", Gruppo FS
www.ferrovieabbandonate.it

4.4

Le opportunità della dismissione

Il vasto patrimonio dismesso che l'innovazione tecnologica ci ha offerto dovrebbe essere un punto di partenza per iniziative di mobilità dolce per le quali un sedime ferroviario in disuso si presta molto bene. Per quanto riguarda gli immobili, esperienze di riuso riguardano l'ambito del volontariato, dove associazioni non profit hanno preso in gestione alcuni fabbricati dismessi o impresenziati ed hanno avviato opere nel campo dei servizi sociali, mantenendo in un certo senso il ruolo della stazione originario quale erogatrice di servizi per la collettività.⁽²⁷⁾

Ma anche la riqualificazione a scopo turistico è un'altra interessante opportunità, e riguarderebbe sia il riuso dei fabbricati sia il sedime ferroviario stesso, favorendo una mobilità dolce e andandosi quindi a inserire nel settore del turismo ecocompatibile. Soprattutto in

Sicilia, dove spesso i tracciati dismessi attraversano o collegano aree di grande interesse naturalistico e archeologico. Anche in questo caso di riuso del sedime si andrebbe a mantenere in un certo senso una peculiarità della linea ferroviaria: il treno è ritenuto infatti un mezzo sostenibile per eccellenza, meno inquinante di altri, e dunque una conversione a linea per il traffico lento manterrebbe questa caratteristica.

In Sicilia si può già osservare un intento di riuso di parte di questo patrimonio a greenway, ma risulta ancora essere molto ridotto rispetto all'estensione delle linee dismesse.

Di seguito sono riportati gli esempi di percorsi ciclo pedonali realizzati all'interno di tratte dismesse nell'Isola.

(27) "Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario", Gruppo FS, 2018

Porto Palo - Menfi

Nasce nel 2007 in un piccolo tratto della linea dismessa tra Castelvetro e Agrigento Bassa (lunga 132,418 km), passando per Porto Empedocle. Il recupero ha interessato il tratto tra Porto Palo e Menfi, con la realizzazione di una greenway di circa 6 km.⁽²⁸⁾

Anche se di breve percorrenza, la pista è un esempio di come le infrastrutture dismesse possano integrarsi nel territorio circostante, che qui presenta un panorama tra la costa e i vigneti.

Il progetto ha riguardato la conversione dell'ex sedime ferroviario, ma è stata posta grande attenzione anche all'itinerario ciclabile, intervallato da zone di sosta e capannine dove ripararsi da sole, servite di fontanelle.

Essa però fa parte del più ampio progetto di collegamento tra il parco archeologico di Selinunte (nei pressi di Castelvetro) e Porto Empedocle (Agrigento). La pista sarà infatti prolungata verso Sciacca per altri 12 km: con Decreto dell'Assessorato regionale Territorio e Ambiente n.3/2012, registrato dalla Corte dei Conti il 26/03/2012, è stato finanziato al Comune di Menfi il progetto per il prolungamento della pista ciclabile da Porto Palo fino a Sciacca lungo la ex linea ferroviaria, per un importo di 3 milioni di euro.⁽²⁹⁾

— Linee dismesse — Linea di studio
- - - Greenway



(28) www.ferrovieabbandonate.it

(29) www.sicilianews.it, articolo del 31 maggio 2012

Pista ciclabile Menfi - Porto Palo



Fonte: www.welcometomenfi.it

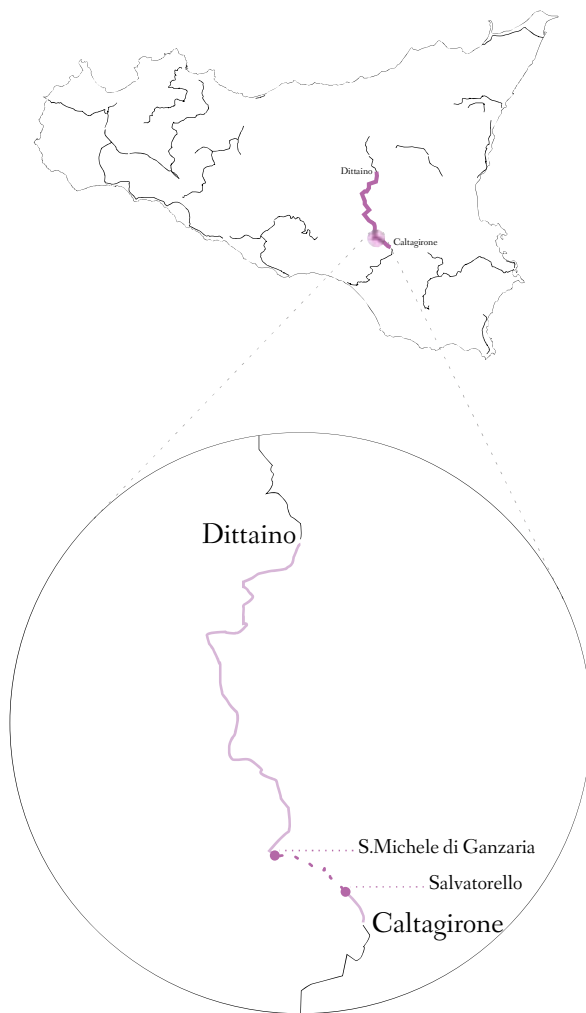
Salvatorello - S. Michele di Ganzaria

Nella linea dismessa tra Dittaino e Caltagirone, lunga 71,15 km, sono stati realizzati nel 1999 di circa 10 km di percorso ciclo-pedonale tra Salvatorello e S. Michele di Ganzaria. La linea ferroviaria è rintracciabile, seppur a tratti inglobato nelle coltivazioni. All'interno dei centri abitati, il sedime è stato trasformato in strada asfaltata.⁽³⁰⁾

Il progetto di landscape architecture di realizzazione del percorso pedonale e ciclabile si deve allo studio di architettura NOWA, dell'Arch. Marco Navarra, professore all'Università di Architettura di Siracusa. La nuova infrastruttura ha come scopo il recupero ambientale della zona e di altre zone abbandonate.⁽³¹⁾ Si tratta di un sentiero lineare, elemento di connessione fisico ma anche ideale che interessa gli ambiti culturale, sociale, economico ed architettonico.

I fondi finanziari per il progetto derivano in parte dal territorio di Caltagirone (L. 2.169.000.000) e parte dal territorio di S. Michele (L. 2.169.000.000);

— Linee dismesse — Linea di studio
- - - Greenway



(30) "Recupero e rifunzionalizzazione degli edifici ferroviari dismessi. Un'occasione per la ri-generazione del Parco lineare tra Caltagirone e San Michele di Ganzaria", Tesi di laurea in Ingegneria Edile-Architettura, 2015/2016, Andrea Auricchiella

(31) "In walk about city. Il paesaggio riscritto. Un parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina", Cannitello (RC), 2002

Percorso ciclabile Salvatorello - S. Michele di Ganzaria

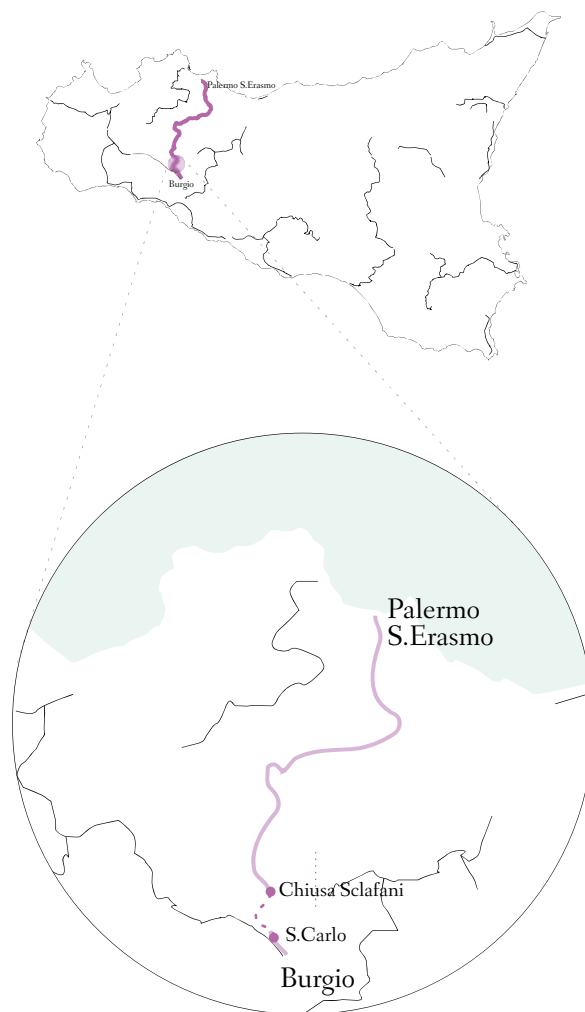


Fonte: articolo "Convertire vecchie ferrovie in percorsi cicloturistici", MeridioNews, edizione Sicilia, di Simone Olivelli, 12/11/2016

Chiusa Sclafani - S. Carlo

Situata tra Palermo S.Erasmo e Bugio in un tracciato ferroviario di 112,29 km, il sedime è stato recuperato per l'uso ciclo-pedonale tra Chiusa Sclafani e S. Carlo (circa 10km). Tuttavia c'è da precisare che non si tratta di un vero e proprio progetto di riqualificazione, in quanto il tracciato stesso essendo ben conservato risulta percorribile sia in bici che a piedi come sentiero pressochè sterrato. L'importanza di questo tracciato è dovuta al territorio in cui è inserito il quale conta molti ex-viadotti, attraversa riserve naturali come quella del Bosco Ficuzza, intervallato anche da gallerie ancora in buono stato di conservazione

— Linee dismesse — Linea di studio
 - - - Greenway



(32) www.ferrovieabbandonate.it

Sentiero tra Chiusa Sclafani e S. Carlo



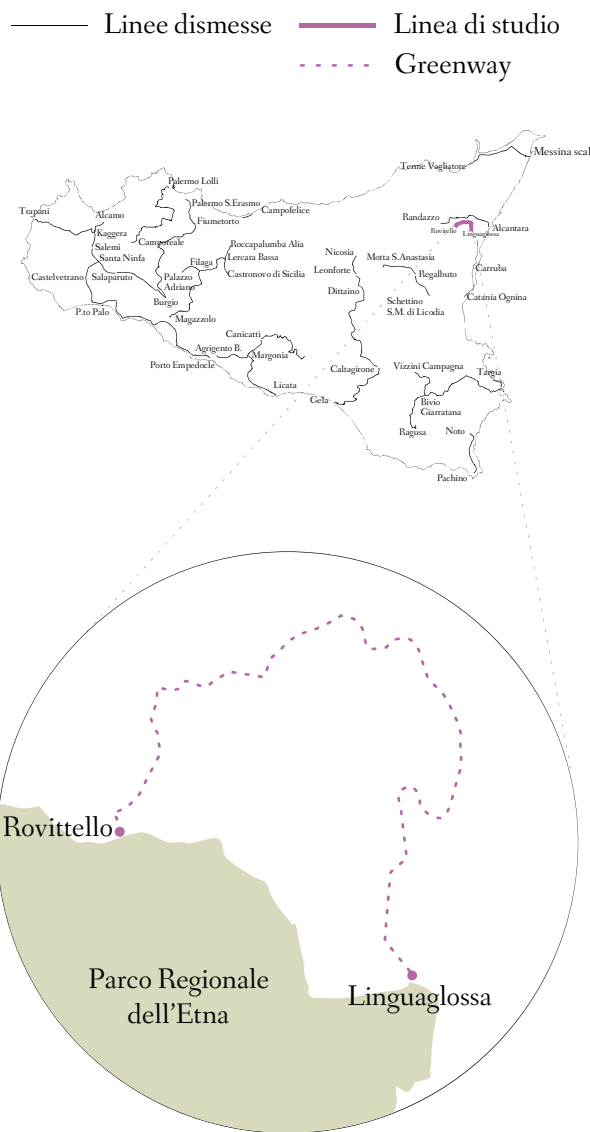
Fonte: www.ferrovieabbandonate.it

Rovittello - Linguaglossa

Nel caso nella variante di tracciato Rovittello - Linguaglossa, facente parte in passato della ferrovia Circumetnea, il Comune di Castiglione di Sicilia volle adattare il tracciato a strada di scorrimento veloce che collegasse il Comune di Linguaglossa, ma all'opposizione degli ambientalisti per via dell'impatto che ciò avrebbe avuto sul contesto naturale in cui passava la ferrovia spinse l'amministrazione alla realizzazione di una pista ciclabile per tutto il tratto tra i due Comuni, per un totale di circa 10,4 km.

Il progetto fu fallimentare in quanto la pista si rivelò costosissima per via di una serie di accessori (sensori ottici, luci diffuse ad alimentazione solare con attivazione automatica etc.) e non venne mai inaugurata.

Ad oggi la tratta è ufficialmente chiusa, tuttavia non è difficile accedervi, pur presentando un crollo a ridosso della quinta galleria. ⁽³³⁾



(33) www.etnaportal.it

Percorso tra Rovittello e Linguaglossa



Fonte: www.ferrovieabbandonate.it

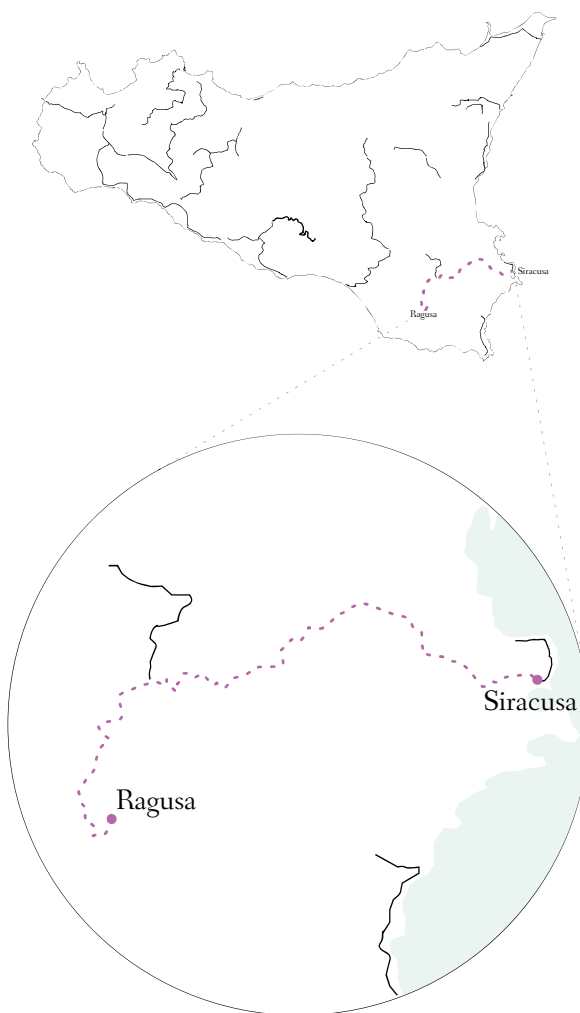
Ragusa - Siracusa

Nel tratto tra Siracusa e Ragusa, dismessa tra il 1949 e il 1959, la sede è visibile per lunghi tratti e, in particolare nell'area della Riserva Naturale della Val d'Anapo, è già percorribile come sentiero sterrato ma vi è un progetto più ampio di conversione in pista ciclabile.

La progettazione è avvenuta tra il 2009 e il 2010 da parte della società EuPro s.r.l., commissionata dalla Provincia Regionale di Ragusa per un importo di € 4.000.000,00.

Essa è basata sul recupero del tracciato originario della linea ferroviaria dismessa e sulla sua conversione in pista ciclabile con pavimentazione in terra stabilizzata. All'inizio ed alla fine del percorso sono previste due aree da destinare a parcheggio ed all'accoglienza dei fruitori della pista. Lungo il percorso sono previste delle aree di sosta attrezzate con panchine e fontane di acqua potabile. Il progetto prevede anche il recupero di una casa cantoniera su due livelli, nel tratto in cui la pista costeggia la Cava dei Modicani, al fine di realizzare un punto di accoglienza e ristoro lungo il percorso. ⁽³⁴⁾

— Linee dismesse — Linea di studio
- - - Greenway



(34) www.eupro.it, di EuPro società di ingegneria.

Percorso tra Siracusa e Ragusa



Fonte: www.eupro.it, di EuPro società di ingegneria.

Targia - Siracusa

L'ex tratta ferroviaria Targia-Siracusa è stata recuperata come percorso ciclo-pedonale intitolato alla campionessa Rossana Maiorca scomparsa nel 2005.

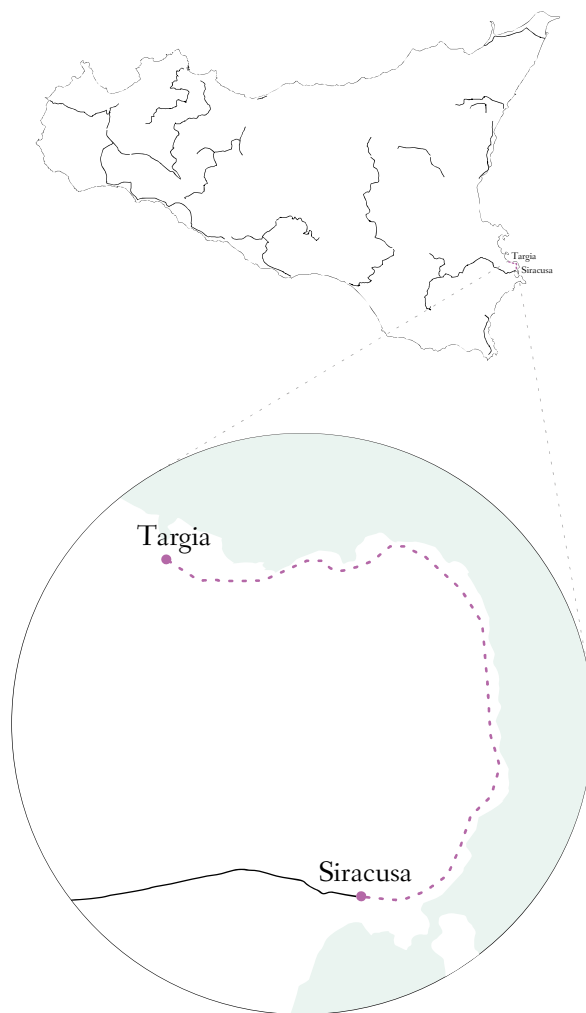
La pista è stata aperta nel 2008 lungo l'antico tracciato ferroviario che collegava la stazione di Targia a Siracusa. Si estende per 6,56 km dal monumento ai Caduti a Contrada Targia, attraversando il quartiere di Mazzarrona e la Tonnara di Santa Panagia.

La pista vera inizia dall'ex passaggio a livello Santa Lucia, per poi immettersi nel tratto sterrato sino alla Targia nei pressi dell'ex Mattatoio.

Lungo il percorso è possibile visitare le vicine Latomie dei cappuccini e il Monumento ai Caduti italiani d'Africa da cui la pista sterrata ha inizio. Nei diversi accessi laterali si può esplorare lo scoglio dei Cappuccini e lo scoglio Due Fratelli ed inoltre, sempre sulla pista, si riesce a scorgere l'edificio ormai abbandonato della ex stazione di Santa Panagia, il golfetto ove i greci avevano costruito il porto del Trogilo, l'oratorio bizantino di Santa Panagia e la tonnara di Santa Panagia. Ma anche i resti delle mura dionigiane e diverse cave di pietra di epoca greca, oltre ad alcuni bunker della seconda guerra mondiale.

Con il suo battuto in ghiaia, la pista ciclabile lambisce per tutta la sua estensione la costa, fornendo un percorso ciclabile, pedonale e podistico con una vista incantevole. Il tempo di percorrenza stimato in bici è di 30 minuti per attraversarla tutta. ⁽³⁵⁾

— Linee dismesse — Linea di studio
- - - Greenway



(35) www.citymapsicilia.it

Percorso ciclo-pedonale Targia - Siracusa



LA VARIANTE DI TRACCIATO
CARRUBA-CATANIA CENTRALE



5. I

Inquadramento territoriale

Il tratto ferroviario dismesso preso in esame è quello che collegava Carruba a Catania centrale e si inserisce nella dorsale ionica siciliana che collega le città di Messina e Siracusa, attraversando gli importanti comuni di Acireale (CT), Augusta (SR), Catania, Lentini (SR), Mascali (CT), Messina, Priolo Gargallo (SR), Siracusa, Taormina (ME) e collegandosi con nodi importanti tra i quali l'aeroporto di Catania Fontanarossa, i porti di Augusta, Catania, Messina e Riposto e la linea ferroviaria Messina-Palermo insieme alla quale è la linea più importante della Sicilia.

Questa linea ferroviaria è della tipologia complementare, gestita da RFI (Rete Ferroviaria Italiana Spa): lunga 177 km, alterna binari unici a binari doppi ed è completamente elettrificata.⁽³⁶⁾

Il suo andamento è pressoché pianeggiante e

vicinissimo alla costa, per alcuni tratti più scostato verso l'interno, alle spalle dei centri abitati costieri. Dopo una ascesa quasi costante, presso la stazione di Acireale inizia una discesa verso la costa, seppur mantenendosi ad un'altezza relativamente elevata sul livello del mare, fino alle stazioni di Acitrezza e Acicastello, dove si può ammirare il panorama dei Faraglioni dei Ciclopi.

La sua importanza deriva proprio dal fatto che la tratta collega realtà industriali e turistiche: il centro turistico di Taormina, il territorio delle Terre d'Acì, la Piana di Catania, fino ai poli industriali di Augusta e Priolo, sede di importanti industrie petrolchimiche, oltre i quali troviamo Siracusa. Molti sono infatti i punti panoramici che permettono di avere una visione della costa.

Nonostante la sua importanza all'interno di questa linea troviamo non pochi casi di dismissione e impresenziamento. Delle 118 stazioni impresenziate in tutta la regione, 8 si trovano su questa linea; vi sono inoltre intere tratte dismesse a causa di varianti di tracciato. Tra queste, il breve tratto Targia-Siracusa di 9,959 km risulta dismesso dal 1998 e recuperato nel 2008 a percorso ciclopedonale; la linea oggetto di studio Carruba-Catania centrale, lunga 26,254 km e dismessa tra il 1958 e il 1989 (fig. 5.a).

È alla fine degli anni Cinquanta che iniziò una lunga serie di varianti che portarono alla conformazione attuale della linea. Le esigenze erano molteplici: la necessità di sbocchi al mare della città, l'eliminazione di passaggi a livello urbano portò all'interramento di tratti di linea nella zona di Catania, ove ora sorge il Lungomare di Catania. Nei primi anni Settanta il

(36) "TRAIL, Portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale", *Unione trasporti*, 2019



raddoppio della tratta Giampileri-Messina comportò la soppressione di molte fermate intermedie, in modo da accelerare i treni. Dalla metà degli anni Novanta, anche il tratto terminale Targia-Siracusa è stato abbandonato e sostituito da un tratto a doppio binario. Queste sono alcune delle motivazioni che hanno portato alla dismissione di alcune stazioni e all'abbandono di interi tratti di linea.

Linea attiva

- Linee elettrificate
- - - - - Linee non elettrificate
- Stazioni presenti
- Stazioni impresenti

Linea dismessa

- - - - - Linee non attive
- Stazioni dismesse

5.a Linea ferroviaria Messina - Siracusa, rielaborazione personale.

Fonti:

- "TRAIL, Portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale", Unione trasporti, 2019

- www.ferrovieabbandonate.it

- RFI-gruppo delle ferrovie dello stato italiano

- Associazione italiana greenways (onlus)

- "Le stazioni impresenti sulla rete ferroviaria italiana", a cura di Fabrizio Torella e Teresa Coltellse

- "Atlante delle linee ferroviarie dismesse" (RFI, 2016)



0 25 km

5.2

Storia della dismissione

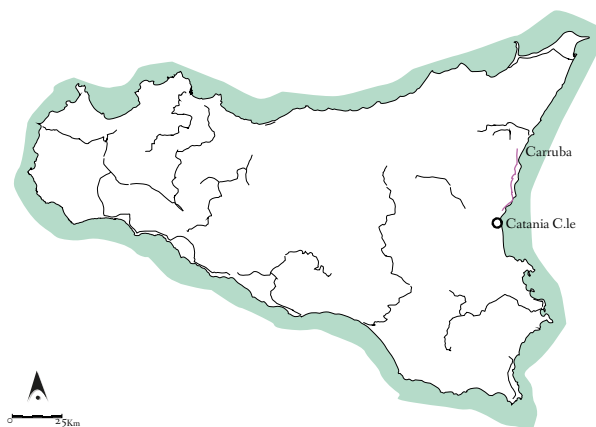
La variante di tracciato che mi occuperò di studiare, analizzare e inserire all'interno di un progetto di vedute più ampie della singola tratta stessa, interessa un tratto della linea Messina-Siracusa che, come detto nel paragrafo precedente, si sviluppa lungo la fascia costiera ionica dell'Isola.

Questa tratta misura 26,254 km e fu aperta nel 1867, anno in cui fu realizzato il tronco da Messina a Catania Centrale inserito nella tratta Messina-Catania-Siracusa. Nel 1960 fu terminata l'elettificazione di tutta la linea e dieci anni dopo furono avviati gli interventi per il suo raddoppio che interessarono tutto il percorso ad eccezione di 41 km circa nel tratto Giampilieri-Fiumefreddo.⁽³⁷⁾

Nell'ambito del raddoppio tra Fiumefreddo di Sicilia

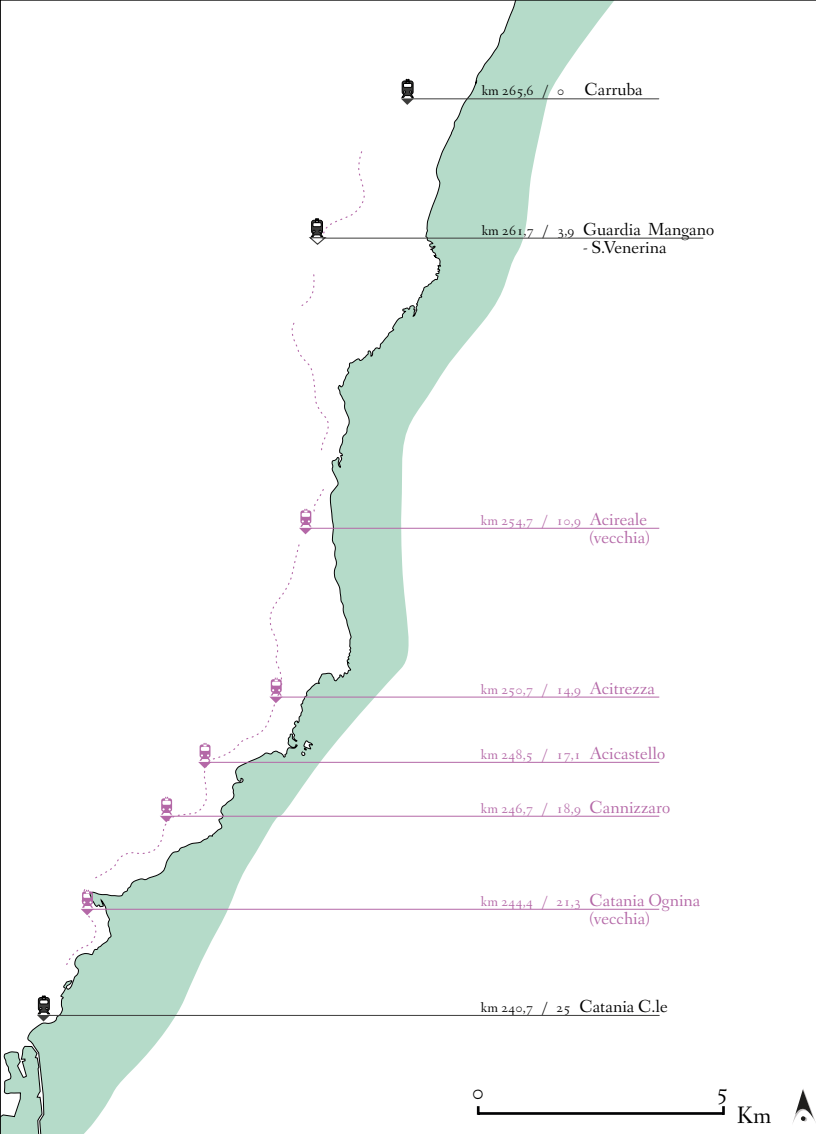
e Catania Ognina furono realizzate alcune tratte in variante, in gran parte in galleria, che ridisegnarono il tracciato senza variazioni in stazioni intermedie quali Mascali, Giarre Riposto, Carruba, Guardia-Mangano-Santa Venerina, Catania Ognina (oggi in fase di realizzazione la nuova fermata) e Catania Centrale. Vennero invece dismesse le ex stazioni di Acitrezza, Acicastello e Cannizzaro (rinnovata sul nuovo tracciato), mentre nell'ambito del tracciato originario è stata dismessa la vecchia stazione di Acireale, alienata e ristrutturata per il riuso (la nuova stazione è stata realizzata nelle vicinanze, sulla medesima linea). Complessivamente gli interventi comportarono la dismissione di alcuni tratti di vecchia linea per un totale di circa 28 km.

Questa tratta risulta dunque importante per i territori che attraversa in quanto di grande rilevanza



(37) "Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse", Gruppo FS, 2016

Inquadramento della linea Carruba - Catania C.le.
Rielaborazione personale.
Fonti: www.ferrovieabbandonate.it



naturalistica data la vicinanza sia al mare sia all'entroterra dove è presente il Parco dell'Etna. Per questo motivo è stata oggetto di migliorie che però per alcune stazioni hanno portato alla chiusura definitiva delle stesse, preferendo un percorso alternativo. La variante di tracciato ha apportato sicuramente dei miglioramenti dal punto di vista di percorrenza della tratta in termini di rapidità e tecnologia, ma dall'altro lato è stata inevitabile la chiusura di alcune stazioni dovuta allo spostamento della linea.

Non più presenti binari e tecnologie, le sedi dismesse risultano discretamente rintracciabili per quanto sempre più inglobate nel territorio circostante. I fabbricati dismessi sono 6, inoltre sono presenti 20 case cantoniere e 4 caselli ferroviari.

5.b Variante di tracciato Carruba - Catania C.le. Rielaborazione personale.
 Fonti: www.ferrovieabbandonate.it



*Fabbricato viaggiatori lato binari della stazione di Acitrezza con treno viaggiatori in transito, 1964. Autore: Di Cara Vincenzo.
Fonte: Fondazione FS italiane (www.archiviofondazionefs.it)*



*Fascio di binari in uscita dal piazzale interno della stazione di Guardia-Mangano-S.Venerina, 1985. Autore: Grillini Anastasio.
Fonte: Fondazione FS italiane (www.archiviofondazionefs.it)*

5.3

Stato di fatto della linea dismessa

Proprietà

La variante di tracciato Carruba-Catania Centrale ha avuto come suo ultimo gestore RFI, del gruppo Ferrovie dello Stato. Infatti, come è possibile osservare nella figura 5.c, la quasi totalità delle stazioni sulla variante di tracciato in esame appartiene a FS.

In questa linea risultano ancora in utilizzo le stazioni di Carruba e Guardia-Mangano-S.Venerina (seppur impresenziata), inserite all'interno del nuovo tracciato che le ingloba, lasciando invece da parte le stazioni di Acireale vecchia (sostituita da un nuovo fabbricato a 2km più a sud), Acitrezza e Acicastello (completamente dismesse), Cannizzaro (sostituita anch'essa, ma non in stato di abbandono in quanto è stata riutilizzata a scopi sociali), e infine Catania Ognina (sostituita da una nuova stazione sul nuovo

tracciato).

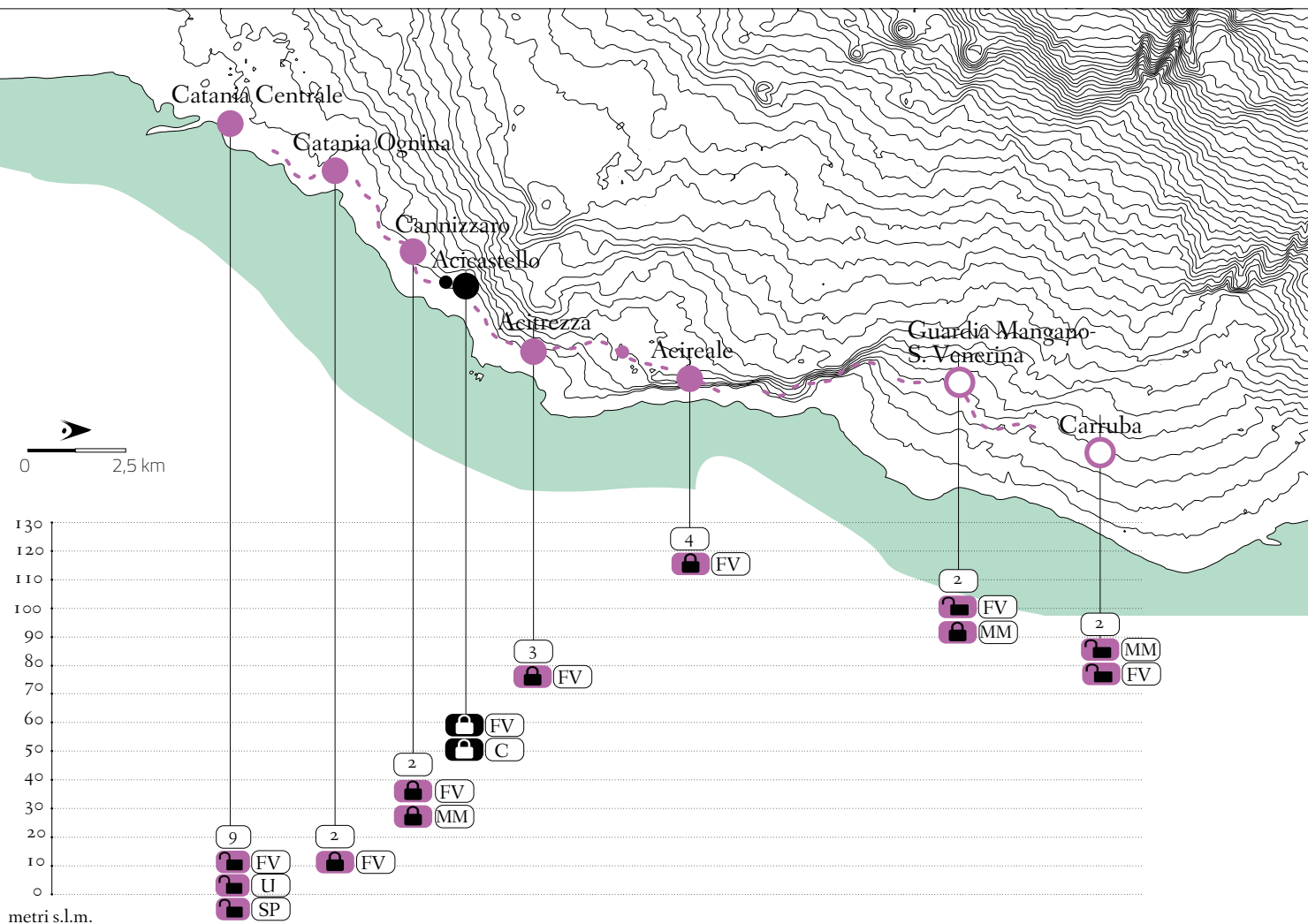
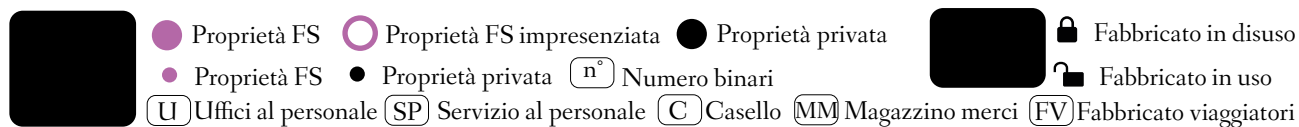
Un'eccezione risulta essere la ex stazione di Acicastello, che come si nota nella carta 5.c è l'unica ad essere di proprietà privata in quanto fu venduta da FS al momento della dismissione della linea al capostazione e quindi da allora di proprietà privata e convertita ad uso abitativo.

Le stazioni ancora utilizzate, seppur impresenziate, vedono l'utilizzo dei loro fabbricati al loro scopo originario, mentre quelle dismesse sono in generale stato di abbandono, tranne per i casi di riutilizzo. Gli edifici più diffusi risultano essere: fabbricati viaggiatori, ad una o due elevazioni e di fattura generalmente semplice; magazzini merci e caselli; per le stazioni in uso possiamo trovare anche uffici e servizi per il personale.

FS è ultimamente sempre più impegnato nell'operazione di riqualificazione del patrimonio dismesso, e infatti ha stilato una lista di stazioni sulle linee ancora attive che potrebbero essere delle candidate ad un'operazione di riuso degli immobili. In questa lista troviamo le stazioni di Carruba, Guardia-Mangano-S.Venerina, Acireale, Cannizzaro e Catania Centrale.⁽³⁸⁾

Nella carta alla pagina successiva è inoltre possibile vedere la posizione altimetrica delle strutture sul territorio, notando che da Catania (il punto più basso) e proseguendo lungo la linea ferrata dismessa il livello del terreno salga quasi in modo costante fino a raggiungere Acitrezza e il suo massimo picco ad Acireale, dove l'altitudine garantisce un panorama sulla zona costiera dei Faraglioni dei Ciclopi, per poi riscendere fino alla stazione di Carruba.

(38) Sito RFI, Rete ferroviaria italiana, gruppo FS. www.rfi.it



5.c Schema delle proprietà

Fonti: www.ferrovieabbandonate.it; [Fondazione FS italiane \(www.fondazionefs.it\)](http://www.fondazionefs.it); "Atlante delle linee ferroviarie dismesse" (RFI, 2016)

Stato conservativo

Percorrendo, per quanto possibile, l'ex tracciato ferroviario, si nota subito come sia per lunghi tratti inglobato nel tessuto urbano circostante. A tratti risulta inserito nella viabilità locale, questo è il caso della linea da Catania Ognina a Catania Centrale, dove pochissime sono le tracce riconoscibili della linea, cancellate dall'urbanizzazione, ad eccezione di un solo viadotto ed un breve tratto della sede di fronte al fabbricato dell'ex-fermata di Catania Ognina, che è ancora in buone condizioni ed adibito ad abitazione per ferrovieri. A tratti l'ex sedime è lasciato in totale stato di abbandono e quindi poco visibile, ricoperto dalla vegetazione spontanea, come nella linea tra Fiumefreddo e Giarre, dove è abbastanza individuabile e percorribile anche se infestato dalle piante e arbusti. Trattandosi di una variante di tracciato e non di un tratto di linea dismessa nella sua totalità, in alcuni tratti la linea ferroviaria risulta ancora in uso, dismessa a tratti: nel tratto successivo da Giarre-Carruba-Cannizzaro la vecchia linea costiera risulta dismessa solo per alcune porzioni, in parte riutilizzata come sede per la nuova variante a doppio binario, frammentata e percorribile in maniera discontinua.⁽³⁹⁾

I fabbricati sono dunque anch'essi in diversi stati di conservazione, a seconda della loro collocazione lungo la linea. La frammentazione della linea fa sì che alcune stazioni risultino inserite in delle tratte ancora oggi utilizzate, seppur solo stazioni di passaggio e non più di fermata. Questo è il caso della ex-stazione di Acireale, il cui fabbricato viaggiatori è stato ristrutturato, essendo posto sulla variante oggi in esercizio; è destinato attualmente ad uso uffici per Poste Italiane e risulta quindi in buono stato.

⁽³⁹⁾"Atlante delle linee ferroviarie dismesse"(RFI, 2016)



5.d Ex stazione di Acitrezza, vista dal fronte principale, lato binari (2019)
Autore: Mangiameli Adriana

Diverso è il caso del fabbricato dell'ex-stazione di Acitrezza, locato nella tratta completamente dismessa tra Acireale e Cannizzaro, e quindi abbandonato ed in mediocri condizioni (fig. 5.d) . La vecchia stazione di Acicastello è invece in condizioni discrete nonostante sia lungo una tratta non più utilizzata; il suo buono stato di conservazione si deve al suo uso abitativo privato. L'ex-stazione di Cannizzaro, il cui fabbricato viaggiatori è in buone condizioni, è stata trasformata in scalo merci collegato a Catania Ognina dalla vecchia sede. ⁽⁴⁰⁾

Lungo il tracciato è quindi possibile riscontrare vari gradi di conservazione, sulla base delle considerazioni appena fatte: l'uso o il disuso è una componente fondamentale per lo stato di degrado dei fabbricati stazione lungo la linea dismessa.

Percorrere la linea nella sua totalità risulta ad oggi impossibile in quanto il sedime è frammentato e in alcuni tratti rientra addirittura in proprietà private, inglobato nei campi e nelle campagne. Gli immobili non riutilizzati sono lasciati in completo abbandono e sono in uno stato di degrado elevato, nonché soggetti ad episodi di vandalismo, discarica abusiva, esposti alle intemperie che ne hanno compromesso spesso la struttura e quindi l'agibilità. Come lo è il sedime, anche le sue case stazione abbandonate sono poco riconoscibili e rintracciabili, non solo per il fenomeno di degrado sia naturale che artificiale, ma anche per la presenza di erbacce infestanti che spesso fagocitano interi edifici, come nel caso del casello tra le stazioni di Acireale e Acitrezza (fig. 5.e).

Gli edifici lungo la linea dismessa presa in esame possono essere catalogati sulla base dello stato di conservazione.



(40) www.ferrovieabbandonate.it

5.e Ex casello tra le vecchie stazioni di Acireale e Acitrezza ricoperto dalla vegetazione infestante, vista dal fronte principale, lato binari (2019)
Autore: Mangiameli Adriana

È importante notare che per le stazioni ancora utilizzate seppur impresenziate, viene indicata una dicitura: gold, silver, bronze. Queste etichette sono attribuite da RFI alle sue stazioni per le loro caratteristiche prestazionali e funzionali sulla base di parametri di valutazione oggettivi che esprimono lo stato attuale e le potenzialità del fabbricato.⁽⁴¹⁾

I parametri utilizzati per determinarne la categoria di ciascuna stazione sono quattro:

- » la frequentazione giornaliera, ovvero il numero di passeggeri che giornalmente transitano all'interno della stazione per utilizzare il mezzo di trasporto o che frequentano comunque l'impianto (per acquisti, interscambio con altre tipologie di trasporto, turismo, semplice transito, ecc);
- » il livello del servizio viaggiatori: considera l'importanza dell'impianto in termini esclusivamente legati al livello dell'offerta commerciale di trasporto e conto del numero e della tipologia di treni;
- » le aree aperte al pubblico: tiene conto della grandezza della superficie totale delle aree aperte al pubblico (aree commerciali quali negozi e aree espositive, aree di transito, marciapiedi, ingressi principali, testata, binari, biglietterie);
- » l'intermodalità: tiene conto della presenza contemporanea o meno, all'interno della stazione o nelle immediate vicinanze, di fermate della metropolitana, capolinea di autobus urbani/extrurbani, fermate del tram, corsie dedicate ai taxi, collegamenti con aeroporti, parcheggi auto, moto e bici.

Le stazioni "platinum" (ad oggi, nell'Isola solo Palermo centrale rientra in questa categoria) comprende

impianti con altissima frequentazione (più di 25.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di elevata qualità.

Nella *fig. 5.d* notiamo la presenza di una stazione "gold", Catania Centrale: comprende impianti medio/grandi, con frequentazione alta (maggiore di 10.000 frequentatori medi/giorno circa) e servizi viaggiatori di qualità elevata per la lunga, media e breve percorrenza. Le stazioni "silver" invece sono per fermate medio/piccole, con frequentazione consistente generalmente anche maggiore di 4.000 frequentatori medi/giorno circa. Ma la categoria che più interessa le stazioni oggetto di studio è la categoria "bronze": comprende piccole stazioni con bassa o bassissima frequentazione (generalmente maggiore di 500 frequentatori medi/giorno), prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani. La gestione funziona come per le stazioni "silver": entrambe le categorie hanno una gestione che può essere condotta direttamente da RFI (come nel caso delle altre due tipologie sopra elencate) o, a volte, è demandata a enti istituzionali o associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito.

Questo discorso è interessante per il fatto che "RFI e Fs Italiane hanno firmato, oltre ai tanti accordi con le Amministrazioni locali, cinque protocolli di intesa con: Associazione Italiana Turismo Responsabile, Centro Servizi Volontariato, LegAmbiente, Lega Cooperative Sociali e Fondazione Italia Camp, allo scopo di sviluppare nelle stazioni centri di aggregazione sociale, culturale, e ambientale". (*Com. Stam. Fonte Informa Giovani, Giornale "L'Ora", Marzo 2019*)

Le stazioni da cedere in comodato d'uso gratuito

(41) "La rete oggi in Sicilia", Sito RFI, Rete ferroviaria italiana, gruppo FS. www.rfi.it

sono presenti sul sito di RFI e devono ricadere nella categoria “bronze”: queste strutture possono essere messe a disposizione delle associazioni di volontariato, degli enti locali e delle associazioni non-profit in generale, per realizzare iniziative diversificate quali progetti d’inclusione sociale, azioni finalizzate alla valorizzazione del territorio e molto altro. In questo modo le stazioni possono aprirsi alla comunità, diventando luoghi di incontro e di relazione.⁽⁴²⁾

Per quanto riguarda le stazioni dismesse, non è possibile reperire determinate informazioni, in quanto si tratta di un patrimonio poco considerato e non facente parte attualmente di un’attenzione di questo tipo. Per questi motivi, lo stato di conservazione indicato nello schema in *fig. 5.f* è stato rilevato personalmente durante il sopralluogo. Le quattro macro categorie qui utilizzate sono:

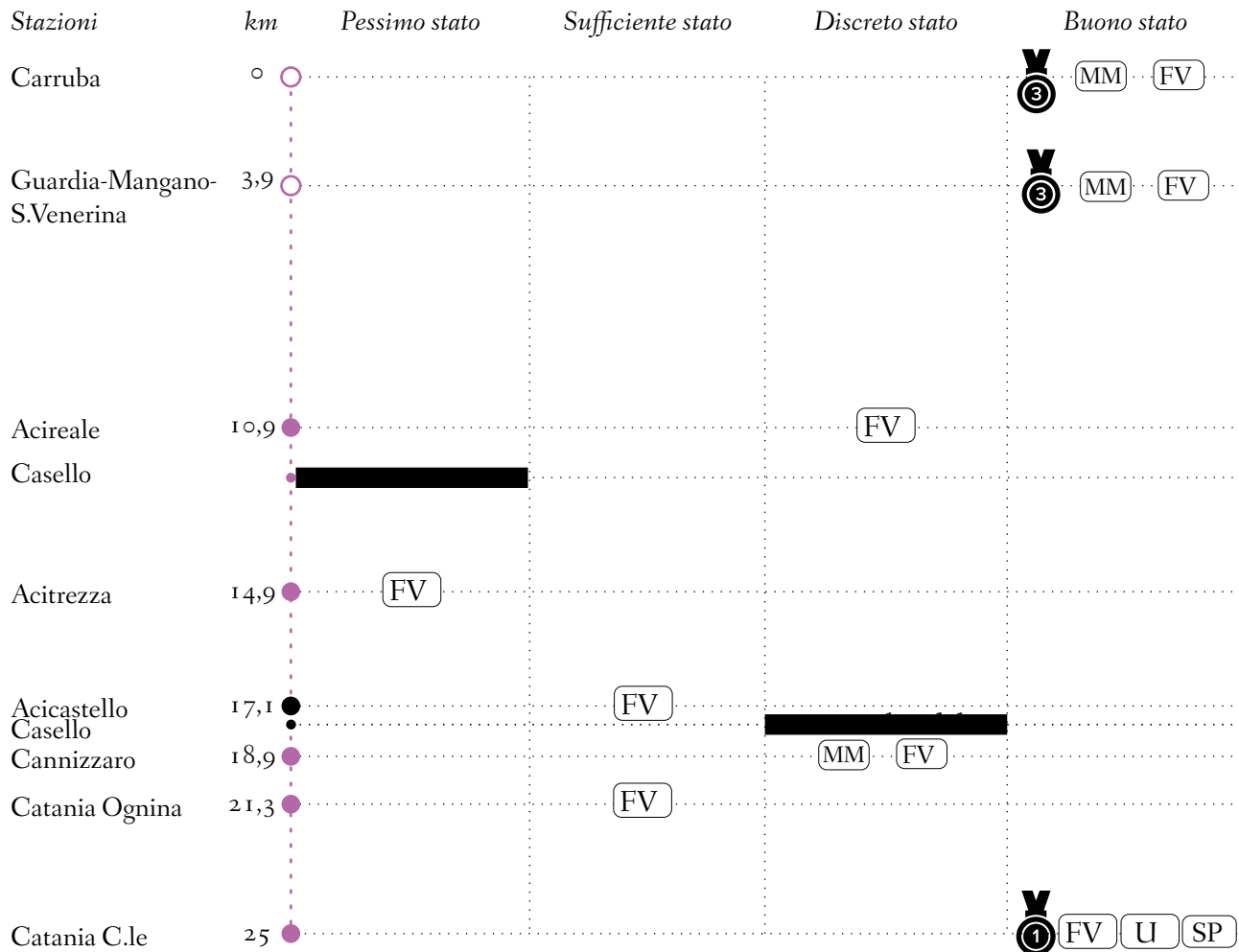
- » Pessimo stato: fanno parte di questo gruppo quei fabbricati che risultano evidentemente inagibili a causa di forti dissesti strutturali, vegetazione infestante, all’interno dei quali non è possibile entrare per componenti architettonici mancanti. Edifici di questo tipo sono la ex stazione di Acitrezza e il casello tra quest’ultima e Acireale.
- » Sufficiente stato: questi immobili non presentano gravi dissesti strutturali, sono dunque agibili, anche se sarebbe opportuno un restauro manutentivo dell’intera struttura, interna ed esterna, dai serramenti al manto di copertura. Questo è il caso della stazione di Acicastello, attualmente abitata.
- » Discreto stato: questo stato conservativo riguarda case stazione attualmente in comodato d’uso a terzi, e quindi già ristrutturate e agibili. Le

strutture sono sufficientemente adeguate ad ospitare delle funzioni, e quindi nel complesso risultano immobili di discreta fattura. La stazione di Acireale rientra in questa categoria, attualmente in comodato d’uso a Poste Italiane.

- » Buono stato: queste stazioni hanno subito nel corso degli anni dei lavori di ristrutturazione e/o manutenzione che le rende utilizzabili pienamente. Infatti questi fabbricati sono quelli delle stazioni attualmente ancora sulle tratte attive e rientrano nelle categorie “gold” e “bronze” prima citate.

(42) *Com. Stam. Fonte Informa Giovani, Giornale “L’Ora”, Marzo 2019*

Funzioni: **U** Uffici al personale **SP** Servizio al personale **C** Casello **MM** Magazzino merci **FV** Fabbricato viaggiatori
 Proprietà: ● FS ○ FS impresenziata ● Privata
 Stato: **3** Bronze **2** Silver **1** Gold



5.f Schema dello stato conservativo degli immobili

Fonti: www.ferrovieabbandonate.it; "La classificazione delle stazioni ferroviarie", RFI (www.rfi.it)

5.4

Analisi del contesto

Nel processo di progettazione che ha come obiettivo la rifunzionalizzazione di un tracciato dismesso al più ampio fine di valorizzare il territorio, è necessario uno sguardo più ampio al contesto in cui il manufatto oggetto di studio è collocato.

Dopo aver analizzato la situazione a livello nazionale delle infrastrutture ferroviarie, sono scesa nel caso particolare della regione Sicilia per poi focalizzarmi sulla linea dismessa in esame, la Carruba-Catania Centrale. Così è stato analizzato anche l'exkursus storico dell'infrastruttura, ed ora occorre dare uno sguardo al contesto paesaggistico in cui essa si inserisce, dalla macro scala regionale fino alla focalizzazione nelle cosiddette Terre d'Aci, che approfondirò più avanti.

Piano paesaggistico regionale

Il PPR della Regione Sicilia ci offre molteplici informazioni riguardo le componenti di paesaggio, beni paesaggistici e regimi normativi, ma di tutte queste informazioni riporterò di seguito quelle che sono più attinenti al tema della tesi e che quindi riguardano indirettamente o direttamente la zona geografica presa in esame.

Nella fig. 5.g,h,i,l sono stati riportati cinque aspetti paesaggistici e morfologici alla macro scala regionale, selezionati in quanto all'interno di questi ricade il territorio sul quale giace il sedime abbandonato della linea ferroviaria⁽⁴³⁾:

- » Aree di rispetto coste e corpi idrici: aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a), b), c) del Codice. Viene considerato questo vincolo in quanto, come si nota in figura, l'intera fascia costiera ionica è sottoposta ad esso.
- » Montagne oltre 1.600/1.200 m: aree al di sopra dei 1200 metri per gli Appennini e i rilievi delle isole e dei 1600 metri per le Alpi, vincolate ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. d) del Codice;
- » Parchi: parchi e riserve nazionali o regionali vincolati ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. f) del Codice, più restanti tipologie di area naturale protetta (livello fornito dal Ministero dell'Ambiente). Il Parco dell'Etna è una presenza molto importante per tutta la piana di Catania di cui fa parte la linea dismessa.
- » Zone vulcaniche: aree vulcaniche tutelate ai

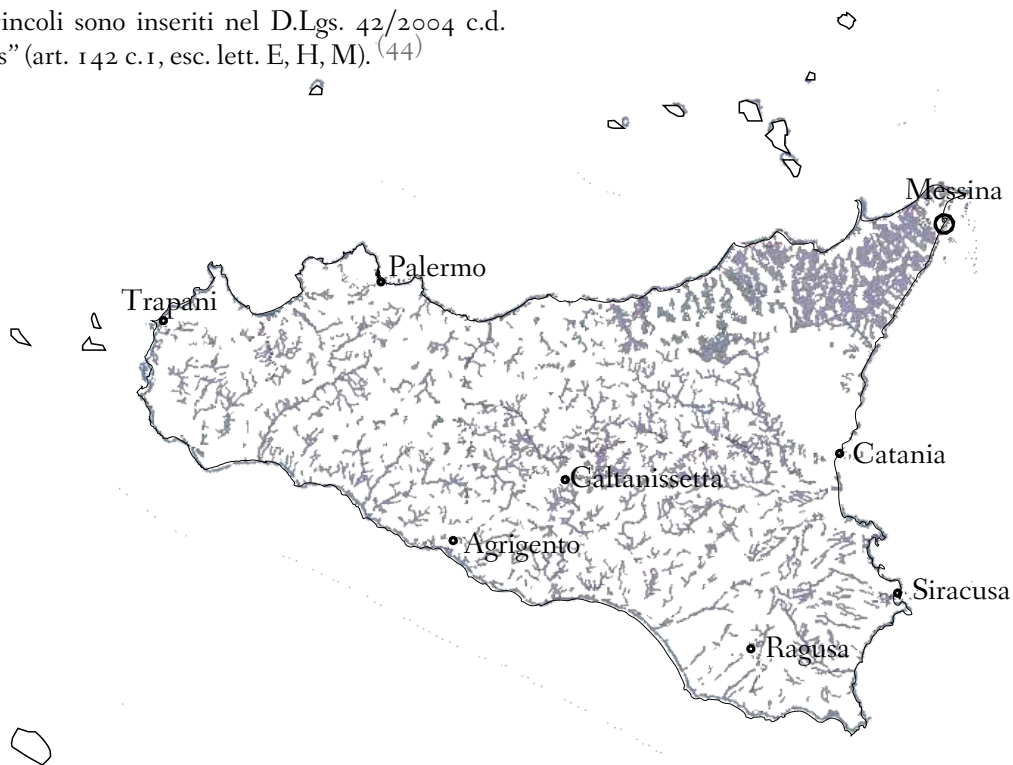
(43) SITAP, Sito del Ministero per i Beni e le Attività culturali (www.sitap.beniculturali.it)

(44) Dal SITR – Sistema Informativo Territoriale Regionale, Piano paesaggistico regionale, Geoportale regione Sicilia, (www.sitr.regione.sicilia.it)

sensi dell'art. 142 c. 1 lett. l) del Codice. L'Etna e tutto il territorio circostante fino alle coste risulta ricadere in queste zone definite vulcaniche.

- » Vincoli: aree e beni sottoposti a vincolo paesaggistico cosiddetto “decretato” (dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157). Tutta la zona del monte Etna e la fascia costiera ai suoi piedi, da Taormina a Catania, ricade sotto il vincolo ex artt. 136 e 157 statali.

Questi vincoli sono inseriti nel D.Lgs. 42/2004 c.d. “*opae legis*” (art. 142 c.1, esc. lett. E, H, M).⁽⁴⁴⁾

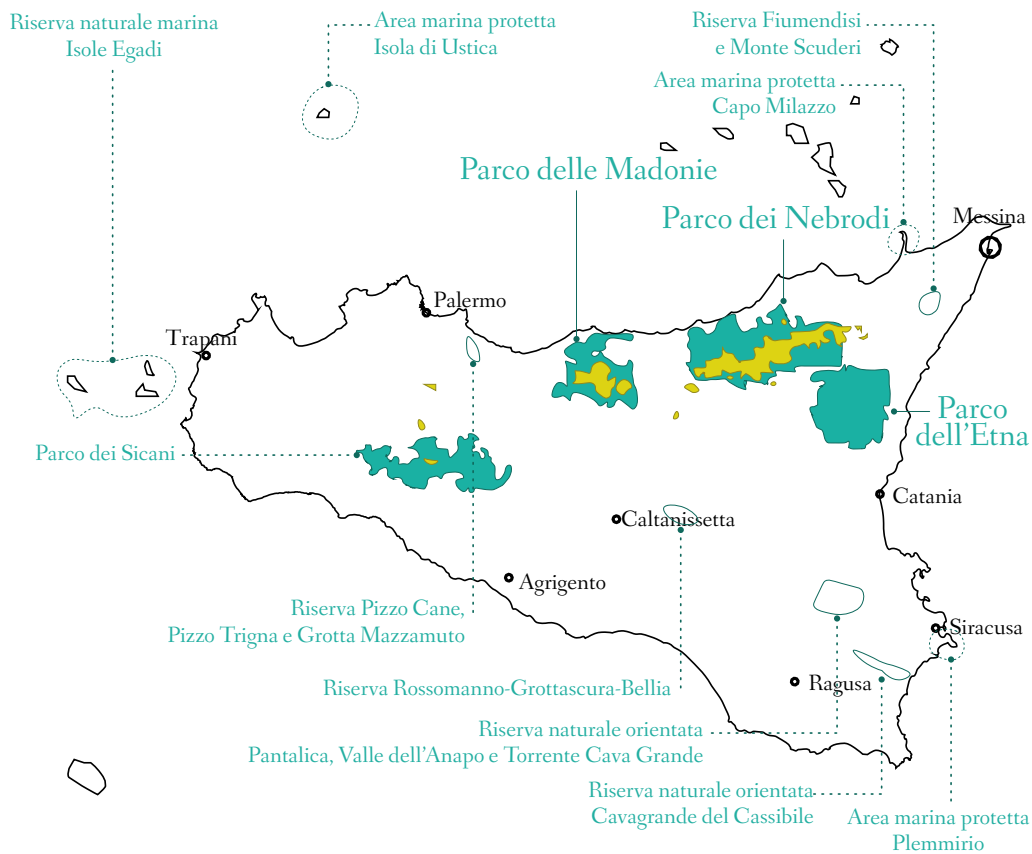


5.g Aree di rispetto coste e corpi idrici

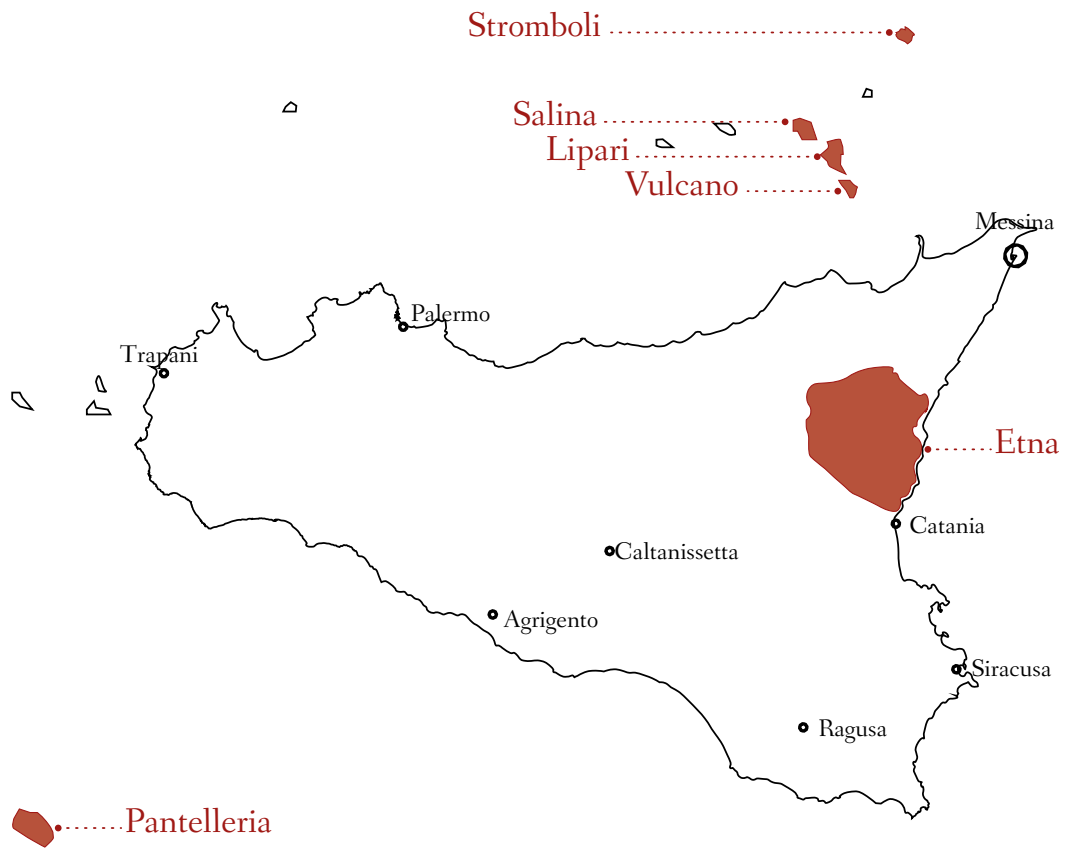
Fonti: SITAP, Sito del Ministero per i Beni e le Attività culturali (www.sitap.beniculturali.it)



(44) Dal SITR – Sistema Informativo Territoriale Regionale, Piano paesaggistico regionale, Geoportale regione Sicilia, (www.sitr.regione.sicilia.it)

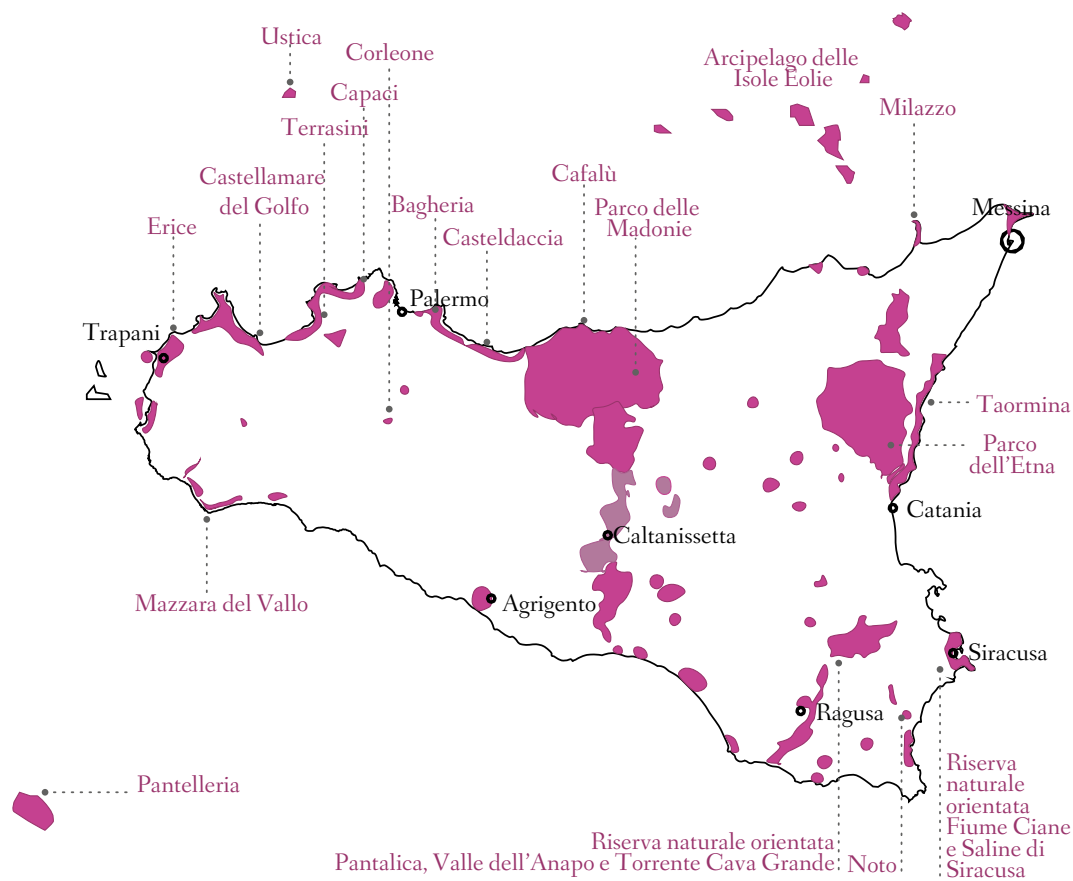


5h Montagne oltre 1.600/1.200 m e Parchi e riserve nazionali o regionali vincolati
 Fonti: SITAP, Sito del Ministero per i Beni e le Attività culturali (www.sitap.beniculturali.it)



5.i Zone vulcaniche

Fonti: SITAP, Sito del Ministero per i Beni e le Attività culturali (www.sitap.beniculturali.it)



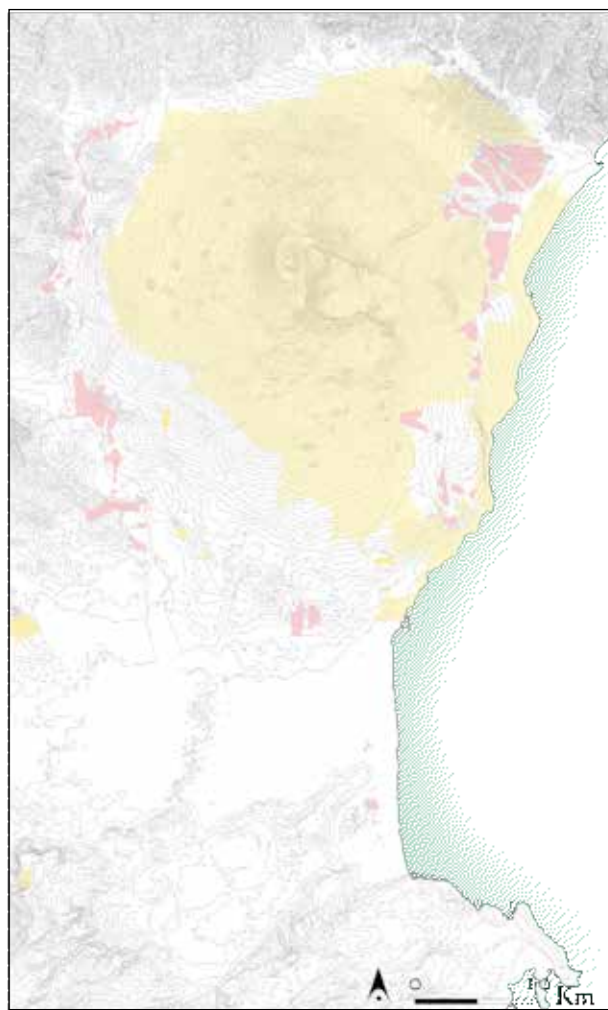
■ Vincoli ex artt. 136 e 157: REGIONALI



■ Vincoli ex artt. 136 e 157: STATALI

5.1 Vincoli

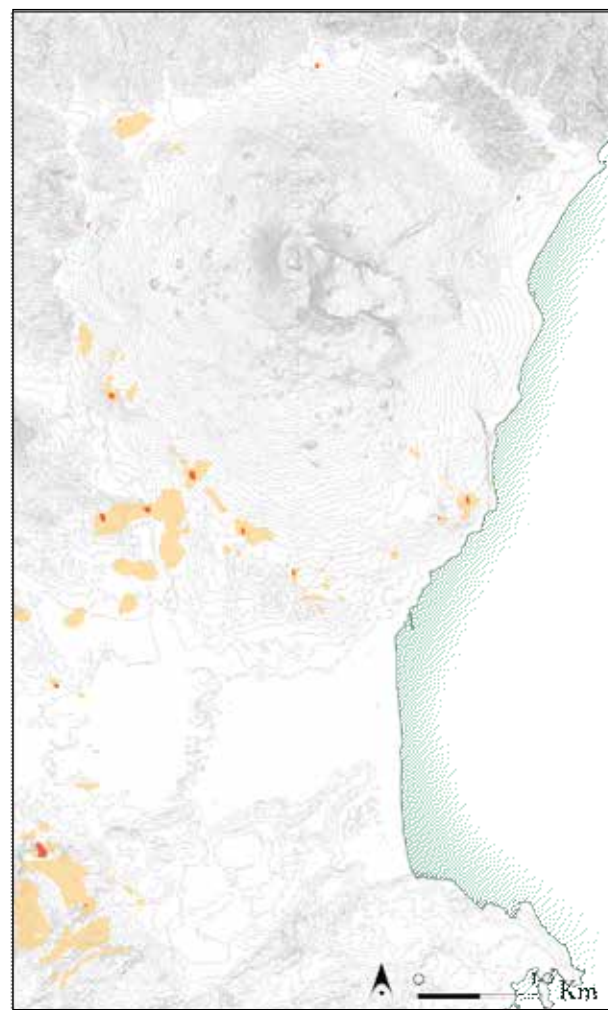
Fonti: SITAP, Sito del Ministero per i Beni e le Attività culturali (www.sitap.beniculturali.it)



FOCUS sull'area di intervento



-  aree tutelate - art. 134, lett. c, D.lgs. 42/04
-  aree tutelate - art. 136, D.lgs. 42/04

5.m Aree tutelate dagli artt. 134 e 136 del D.lgs. 42/04



-  aree di interesse archeologico - art. 142, lett. m, D.lgs. 42/04
-  Vincoli Archeologici art. 10 D.lgs. 42/04

5.n Aree di interesse archeologico (art. 142, lett. m, D.lgs. 42/04) e vincoli archeologici (art. 10 D.lgs. 42/04)

Fonti: Linee guida del piano territoriale paesistico regionale, Assessorato dei Beni culturali e dell'Identità siciliana (www.regione.sicilia.it/beniculturali)

Distretti turistici territoriali e tematici

“... *Distretti Turistici i contesti omogenei o integrati comprendenti ambiti territoriali estesi anche a più province e caratterizzati da offerte qualificate di attrazioni turistiche e/o di beni culturali, ambientali, ivi compresi i prodotti tipici dell'agricoltura e/o dell'artigianato locali ... i Distretti Turistici possono essere promossi da enti pubblici, enti territoriali e/o soggetti privati che intendono concorrere allo sviluppo turistico del proprio territorio, o di più territori appartenenti anche a province diverse, attraverso la predisposizione e l'attuazione di specifici progetti*”. (Legge regionale n.10/2005 artt. 6 e 7, Regione Sicilia).

I Distretti Turistici della Regione Siciliana sono organismi che nascono grazie ad un partenariato pubblico/privato che, studiando il territorio e i suoi elementi caratteristici, ne programmano lo sviluppo con particolare riguardo al contesto economico basato sul turismo, attraverso l'attuazione di specifiche azioni. Uno dei presupposti fondamentali per un distretto turistico è la presenza di elementi di attrazione turistica e di eccellenze locali del territorio, sia culturali che ambientali e paesaggistiche; i requisiti sono di tipo dimensionale, cioè esso deve essere formato da almeno 12 comuni; demografico, almeno 150.000 abitanti devono abitare il territorio interessato; deve avere inoltre la disponibilità a fini turistici. Questi requisiti sono indispensabili per il raggiungimento dell'obiettivo primario ovvero il miglioramento dell'offerta turistica del territorio, l'accessibilità delle attrattive locali e quindi l'aumento dei flussi turistici. ⁽⁴⁵⁾

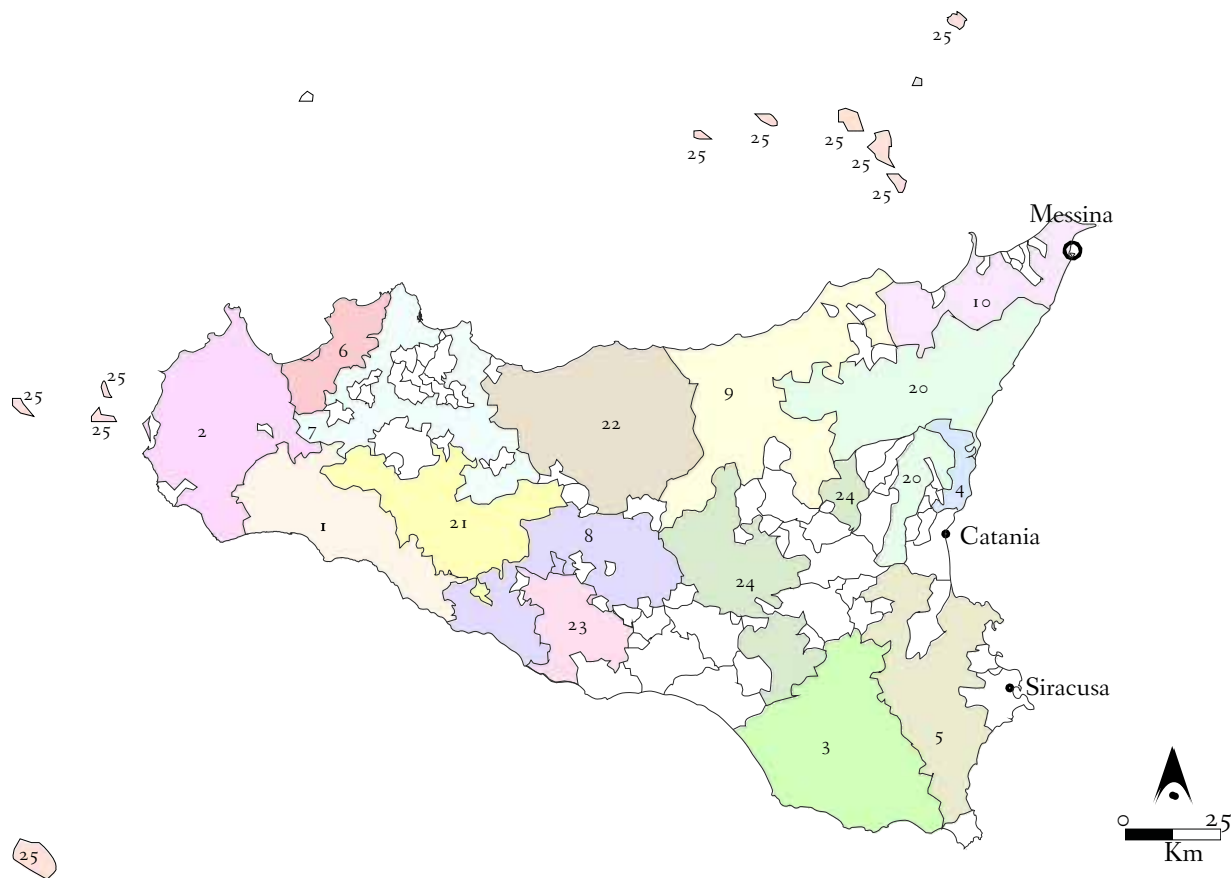
I distretti turistici si dividono in territoriali e

tematici. I primi sono tra territori contigui, mentre i secondi possono essere tra territori non contigui ma caratterizzati da un tema specifico. ⁽⁴⁶⁾

Nella fig. 5.0 sono individuabili i 15 Distretti turistici territoriali dell'Isola e nella fig. 5.p 9 Distretti turistici tematici.

(45) “Il sistema dei Distretti Turistici della Regione Siciliana”, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Arch. Fabio Bortoletti

(46) “I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva”, Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)

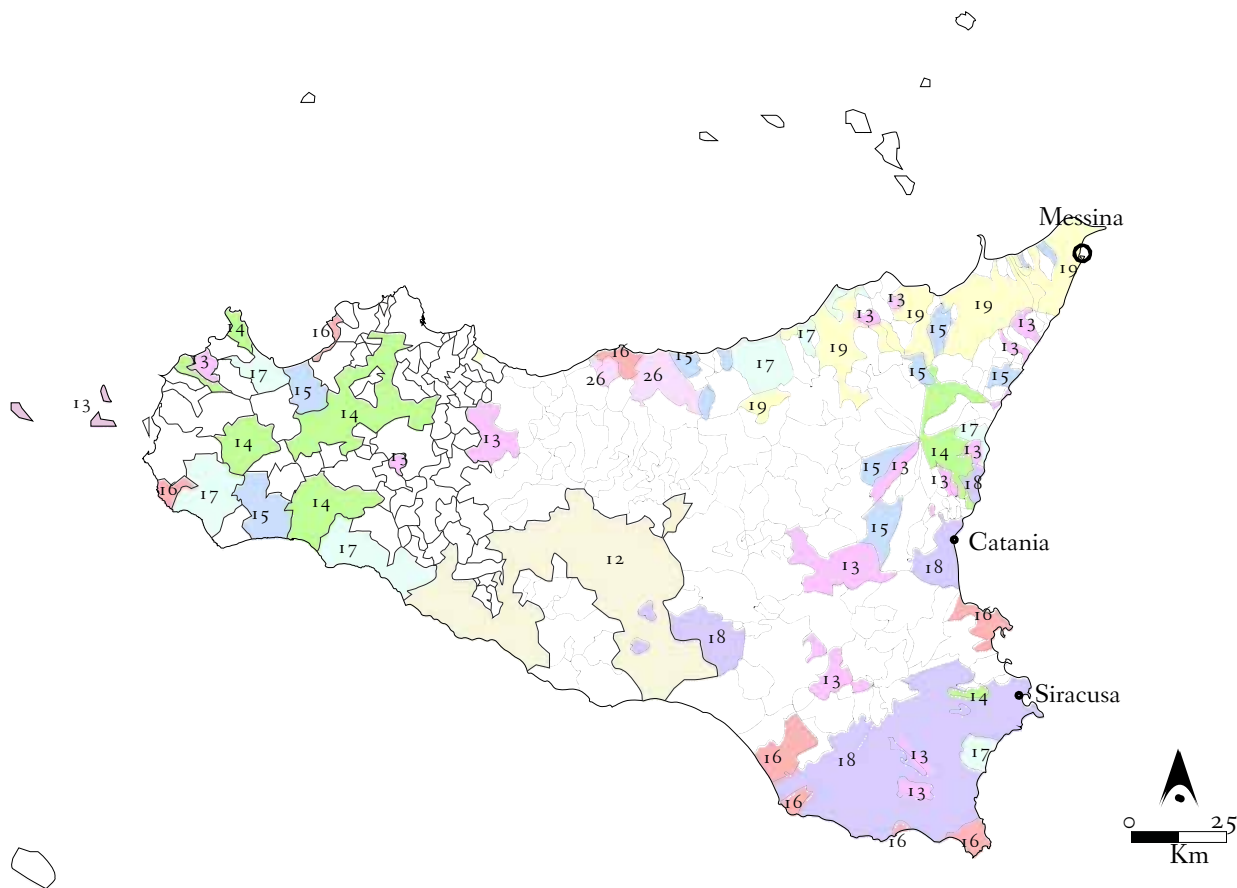


Distretti territoriali: codice numerico, Nome

1, Selinunte il belice e Sciacca Terme	7, Palermo e costa normanna	22, Cefalù e Parchi delle Madonie e di Himera
2, Sicilia occidentale	8, Valle dei templi	23, Sicilia centro meridionale
3, Distretto turistico degli Iblei	9, Tirreno Nebrodi	24, Venere di Monrgantina
4, Il mare dell'Etna	10, Thyrrenium Tyndaris - Parco dei miti	25, Isole ed arcipelaghi di Sicilia
5, Siracusa e Val di Noto	20, Taormina Etna	
6, Golfo di Castellammare	21, Monti icani e Valle del Platani	

5.0 Distretti turistici territoriali

Fonti: "I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva", Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)



Distretti tematici: codice numerico, Nome

- | | |
|--|---|
| 12, Miniere | 18, Sud-est |
| 13, Antichi mestieri, sapori, tradizioni popolari siciliane | 19, Ecosicily-parchi, riserve e terre dei normanni |
| 14, Vini e sapori di Sicilia | 26, Targa florio |
| 15, Le terre del mito | |
| 16, Pescaturismo e cultura del mare | |
| 17, Borghi marinari | |

5.p Distretti turistici tematici

Fonti: "I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva", Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)

FOCUS sull'area di intervento

L'area di mio interesse ricade nel Distretto territoriale denominato “Mare dell’Etna”, che comprende la zona ai piedi de vulcano, la Piana di Catania, adiacente al distretto di “Taormina-Etna” a nord e “Siracusa e Val di Noto” a sud.

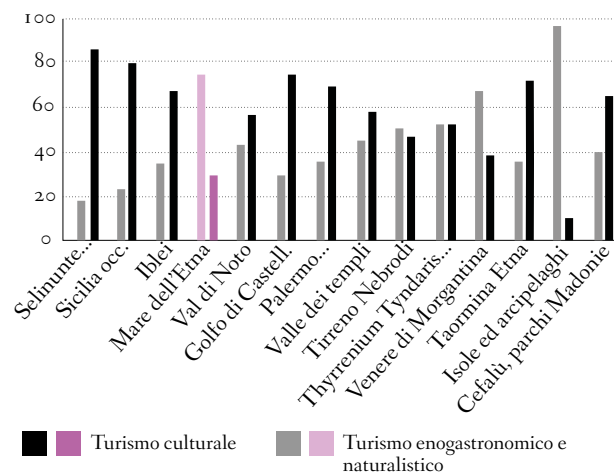
I distretti turistici interessati sono invece: “Vini e sapori di Sicilia” per un breve tratto che si dirama dall’Etna, e “Sud-est”.

Il Distretto Mare dell’Etna è composto da 16 comuni e la sua conformazione geografica si caratterizza per la presenza di centri costieri, tra i più noti situati lungo il litorale della provincia di Catania, per poi risalire alle pendici dell’Etna. Proprio questo passaggio ravvicinato tra mare e montagna offre la possibilità di fruire di un paesaggio variegato e suggestivo.

Dai dati forniti dall'Osservatorio Turistico Distrettuale⁽⁴⁷⁾ possiamo analizzare lo scenario turistico di questo territorio, da punto di vista sia della domanda che dell'offerta. Gli attrattori sono proprio il mare e le pendici dell’Etna, il vulcano attivo più alto d'Europa facente parte recentemente del Patrimonio dell'Umanità. Comunque l'intera area nel complesso mostra una ricchezza di paesaggio notevole, nonché storica e dal fascino mitologico. Basti pensare alla Riviera dei Ciclopi, uno dei litorali più suggestivi della costa ionica.

Confrontando i vari distretti territoriali, si nota come nel Distretto Mare dell’Etna la domanda turistica sia molto variegata: i turisti che pernottano in uno dei comuni di questo Distretto tendono a fruire di differenti tipologie di risorse del territorio, pur restando il turismo balneare un segmento rilevante.

Le tipologie di vacanza sono associate alla componente balneare, culturale, enogastronomica e naturalistica. In questo Distretto vi è un’alta incidenza della componente naturalistica, dovuta sicuramente alla presenza dell’Etna che, insieme al mare, caratterizza il territorio. Anche la componente enogastronomica è rilevante, segmento turistico in crescita per il mercato siciliano. Entrambi questi settori, naturalistico ed enogastronomico, raggiungono più del 70% delle motivazioni di visita del luogo, mentre il fattore culturale è quasi il 30%. In altri distretti la tendenza è opposta e in altri invece i due scopi turistici si equivalgono: per esempio nelle Val di Noto il settore culturale si equivalgono quasi, mentre nella Sicilia Occidentale prevale di gran lunga il fattore culturale, sfiorando quasi l’80%, ponendo ai margini un tipo di turismo più improntato all’enogastronomia e alle bellezze naturali del territorio (fig. 5.q).



5.q Tipologie di turismo nei distretti. In viola, il Distretto Mare dell’Etna. Fonti: Distretto Turistico Regionale Siciliano Mare dell’Etna (O.T.D. Osservatorio Turistico Distrettuale)

(47) Relazione tecnico scientifica parte 1: inquadramento territoriale e analisi dell’offerta e della domanda. Distretto Turistico Regionale Siciliano Mare dell’Etna (O.T.D. Osservatorio Turistico Distrettuale)

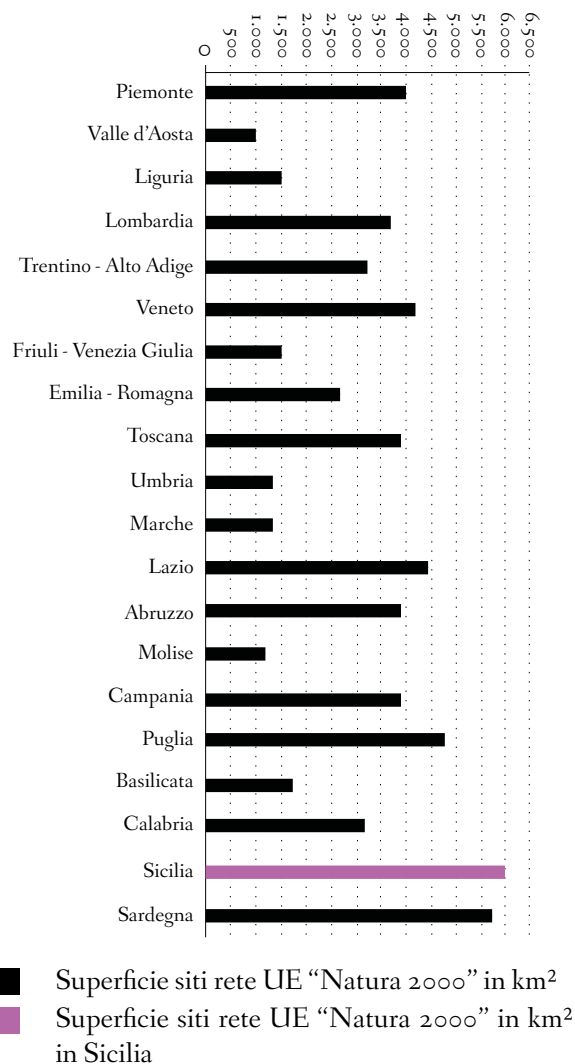
Rete Natura 2000: ZPS-SIC

È opportuno quantomeno citare Natura 2000 quando parliamo di questo tipo di contesto territoriale, dal momento in cui gran parte del territorio della Piana di Catania ne fa parte. La Rete Natura 2000 è uno strumento che l'Unione Europea ha creato con il fine di conservare la biodiversità, "istituita ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario".⁽⁴⁸⁾

Questa Rete è costituita da Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS). Viene riconosciuto il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura.

Il 14 dicembre 2018 la Commissione Europea ha approvato l'ultimo elenco aggiornato dei SIC per le tre regioni italiane alpina, continentale e mediterranea. All'interno di quest'ultima ritroviamo la cosiddetta "Fascia altomontana dell'Etna", insieme alla "Timpa di Acireale", le "Isole dei Ciclopi" (a largo di Acitrezza), i "Fondali di Acicastello (Isola Lachea - Ciclopi)".⁽⁴⁹⁾

Di seguito, il grafico nella figura 5.1 mette a confronto la Sicilia con le altre regioni italiane, indicando la superficie totale per regione dei siti rete UE "Natura 2000" ZPS - SIC in km² nell'anno 2011; mentre nella fig. 5.5, viene riportata la mappa della Sicilia dove è possibile osservare la distribuzione dei siti di Natura 2000 e la quantità di comuni interessati per distretto tematico.

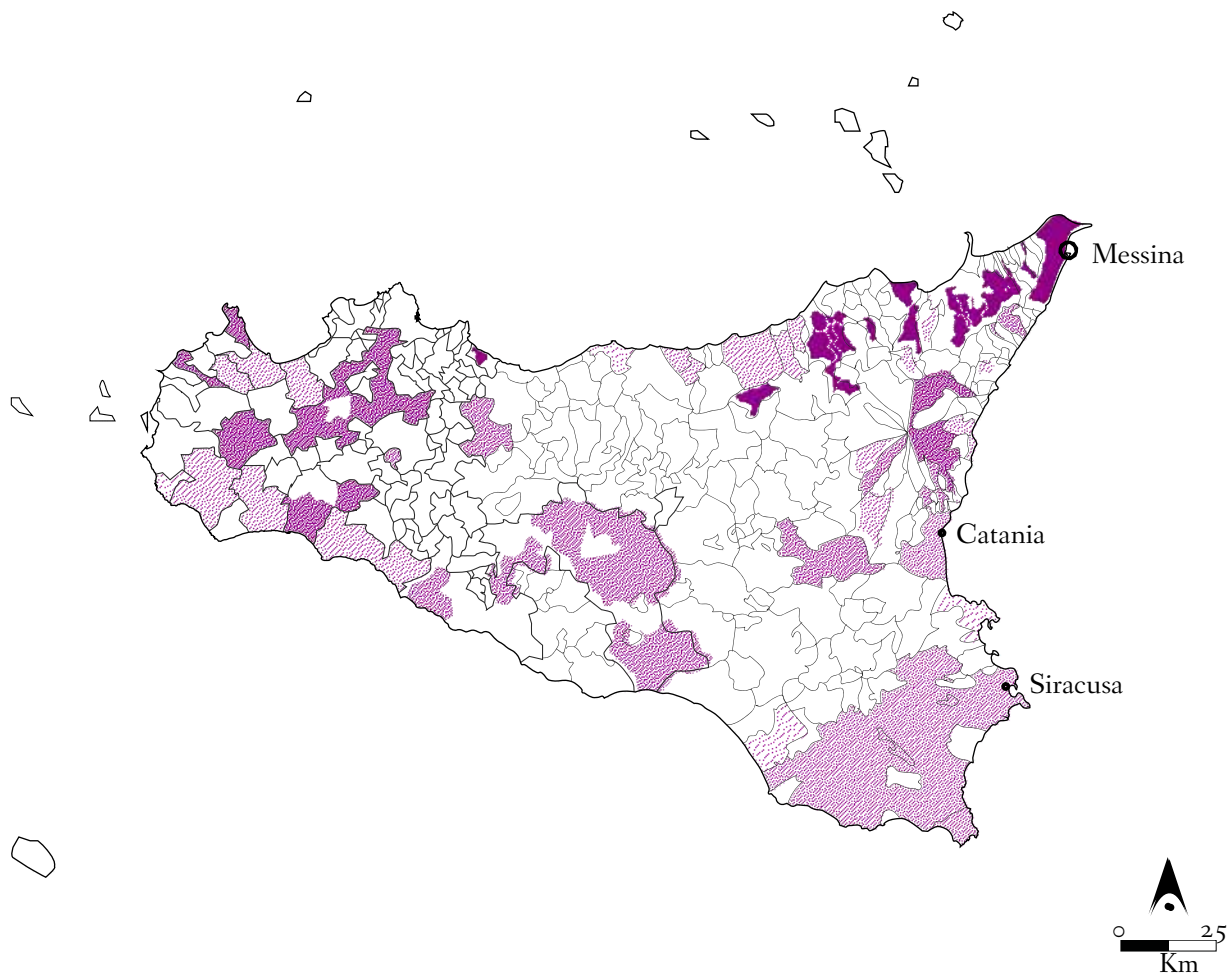


5.1 Confronto fra Sicilia e altre regioni d'Italia

Fonti: "I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva", Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)

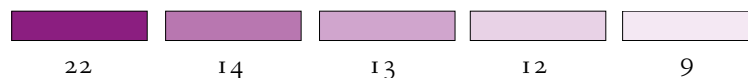
(48) "Rete Natura 2000", Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (www.minambiente.it)

(49) Decisione di esecuzione (UE) 2019/22 della commissione, 14 dicembre 2018, Per la Commissione Karmenu VELLA Membro della Commissione (Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea)



Densità di elementi di attrazione paesaggistico-ambientali

Comuni interessati da Rete Natura 2000



5.5 Presenza dei siti UE "Rete natura 2000" ZPS-SIC nei distretti tematici, con comuni interessati per distretto tematico

Fonti: "I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva", Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)

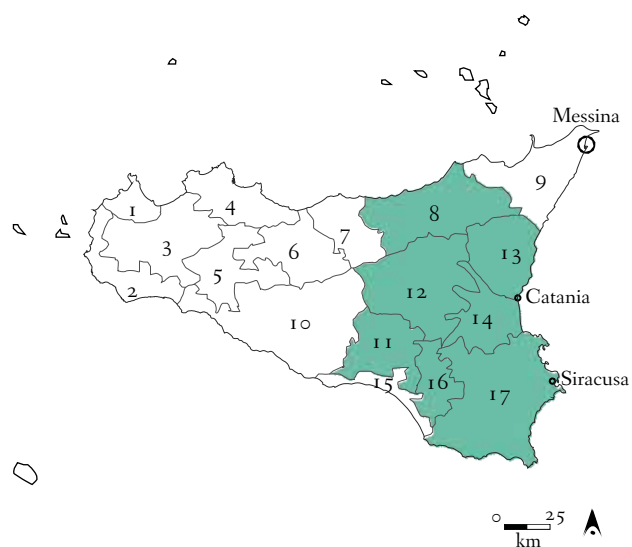
Piani d'ambito, paesaggi locali e livelli di tutela

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) è lo strumento di definizione delle politiche e strategie di intervento per la valorizzazione del patrimonio naturalistico e culturale dell'Isola siciliana utilizzato dall'Assessorato dei Beni Culturali e Ambientali della Regione Siciliana. Il P.T.P.R. si fonda sul principio che il paesaggio siciliano è un bene culturale e ambientale da tutelare e valorizzare e quindi elabora delle azioni di tutela e promozione: l'articolazione in Piani d'ambito a livello regionale, e in Paesaggi locali a livello sub-regionale, attraverso la tutela delle risorse per una migliore fruizione dei beni presenti sul territorio.⁽⁵⁰⁾ Il Paesaggio Locale è una porzione di territorio

caratterizzata da relazioni percettive, storiche, culturali e funzionali che conferiscono immagine di identità distinte e riconoscibili.⁽⁵¹⁾

Essi sono dunque ambiti paesaggisticamente identitari con specificità ed emergenze.

Nella fig. 5.t, rappresenta gli ambiti di paesaggio definiti dalle Linee Guida del P.T.P.R. e ne riporta numerazione, denominazione e superficie, fra parentesi le Soprintendenze competenti territorialmente. Il Piano Paesaggistico suddivide il territorio degli Ambiti 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17 ricadenti nella provincia di Catania in Paesaggi Locali, individuati, così come previsto dal comma 2 dell'art. 135 del Codice, sulla base delle caratteristiche naturali



5.t Suddivisione in 17 ambiti del territorio siciliano

Fonti: "Le linee guida del Piano Territoriale Paesistico della Regione Sicilia", di Giuseppe Gini e Sergio Alessandri, Regione Siciliana, Assessorato BB.CC.AA. e P.I., Ufficio del Piano Paesistico

1. Rilievi del trapanese (TP)
2. Pianura costiera occidentale (TP;AG)
3. Colline del trapanese (TP;AG;PA)
4. Rilievi e pianure costiere del palermitano (PA)
5. Rilievi dei monti Sicani (PA;AG)
6. Rilievi di Lercara, Cerda e Caltavuturo (PA;AG;CL)
7. Catena settentrionale (Madonie) (PA;CL)
8. Catena settentrionale (Nebrodi) (ME;PA;EN;CT)
9. Catena settentrionale (Peloritani) (ME)
10. Colline della Sicilia centromeridionale (AG;PA;CL)
11. Colline di Mazarino e Piazza Armerina (AG;CL;EN;CT)
12. Colline dell'ennese (EN;PA;CL)
13. Cono vulcanico etneo (CT)
14. Pianura alluvionale catanese (EN;CT;SR)
15. Pianure costiere di Licata e Gela (AG;CL;RG)
16. Colline di Caltagirone e Vittoria (CT;RG)
17. Rilievi del tavolato ibleo (CT;RG;SR)

(50) "Le linee guida del Piano Territoriale Paesistico della Regione Sicilia", di Giuseppe Gini e Sergio Alessandri, Regione Siciliana, Assessorato BB.CC.AA. e P.I., Ufficio del Piano Paesistico

(51) Art. 5 - Norme di attuazione, Piano paesaggistico Provincia di Catania (Regione Siciliana, Soprintendenza per i beni culturali e ambientali di Catania)

e culturali del paesaggio.

I Paesaggi locali in cui si trova la linea dismessa oggetto di studio sono i numeri 12, 15 e 18:

- » PL12 - “Area dei limoneti della riviera ionica”;
- » PL15 - “Area metropolitana: Terre d’Aci”;
- » PL18 - “Area metropolitana: Hinterland della città di Catania”.

Nel 2008, l’Ufficio del piano introduce un nuovo apparato normativo, in modo da omogeneizzare tutti i piani d’ambito: i livelli di tutela, già utilizzati nel piano della Soprintendenza di Caltanissetta. I livelli di tutela sono articolati in tre classi e sono riferiti alle aree vincolate, definendone le procedure di attuazione della tutela.

- » Il *livello di tutela 1* riguarda le aree caratterizzate da un valore percettivo dovuto alla geomorfologia del territorio;
- » Il *livello di tutela 2* interessa aree caratterizzate dalla presenza di una o più componenti qualificanti e relativi contesti e quadri paesaggistici;
- » Il *livello di tutela 3* riguarda le aree che devono la loro riconoscibilità alla presenza di varie componenti qualificanti di grande valore e relativi contesti e quadri paesaggistici, o in cui anche la presenza di un elemento qualificante di rilevanza eccezionale a livello almeno regionale determina particolari e specifiche esigenze di tutela.⁽⁵²⁾

Le schede all’interno del piano paesaggistico evidenziano per ciascun Paesaggio Locale ricadente

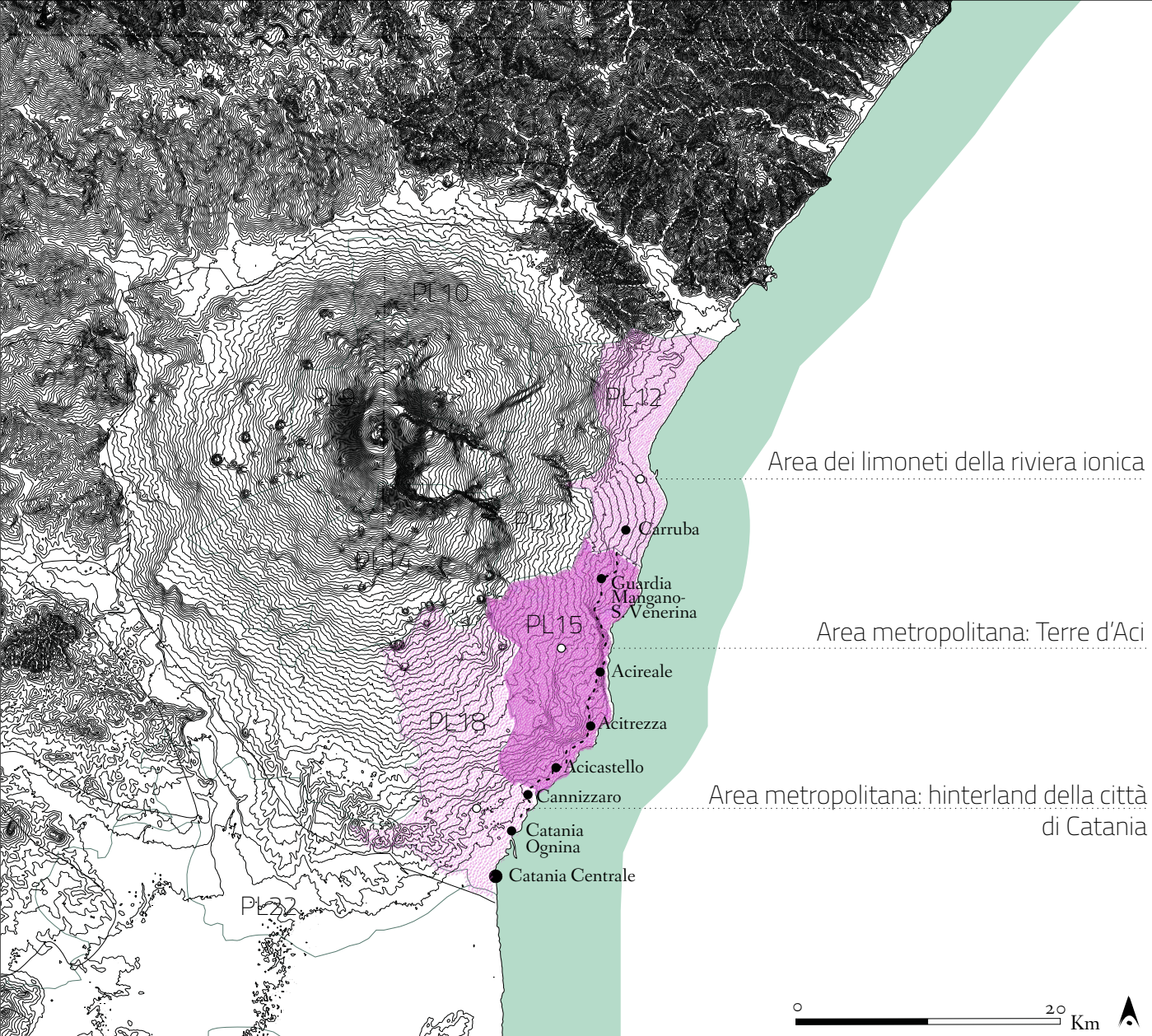
negli ambiti 8, 11, 12, 13, 14, 16, 17 della provincia di Catania⁽⁵³⁾ gli elementi di valore dal punto di vista geomorfologico (sottosistema abiotico), paesaggistico (sistema biotico), paesaggistico agrario (sottosistema antropico), archeologico, dei centri e nuclei storici, viabilità storica e punti e percorsi panoramici (sottosistema insediativo) e infine ne evidenzia le criticità e i fattori di rischio.

Nella fig. 5.u è possibile osservare un inquadramento territoriale dei tre Paesaggi Locali 12-15-18 interessanti lo studio della linea dismessa Carruba-Catania Centrale (precedentemente elencati) e uno schema sui loro livelli di tutela.

Qui per la prima volta compare la denominazione vera e propria del territorio che sarà il focus del progetto: le Terre d’Aci, protagoniste dei prossimi capitoli.














(52) “La pianificazione paesaggistica siciliana dai vincoli ai livelli di tutela”, di Domenico Costantino, Dipartimento Progetto e Costruzione Edilizia, Università di Palermo (Bari, 19-20 Febbraio 2009)

(53) “I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva”, Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)







5.11 Paesaggi Locali e livelli di tutela, ambiti territoriali 8-11-12-13-14-16-17 provincia di Catania, Paesaggi Locali 12-15-18


Fonti: "Le linee guida del Piano Territoriale Paesistico della Regione Siciliana", di Giuseppe Gini e Sergio Alessandri, Regione Siciliana, Assessorato BB.CC.AA. e P.I., Ufficio del Piano Paesistico

Paesaggio locale	Livello di tutela 1	Livello di tutela 2	Livello di tutela 3
PL 12	<p>Centri storici, Paesaggio della fascia costiera urbanizzata, Paesaggio della pianura costiera, nuclei abitati e relative aree urbanizzate, aree di interesse archeologico, Paesaggio dei territori coperti da vegetazione di interesse forestale</p>	<p>Paesaggio fluviale con elementi di naturalità, Paesaggio delle aree costiere, aree di interesse archeologico comprese, Paesaggio del retroterra costiero, Aree archeologiche</p>	<p>Aree Archeologiche, Paesaggio costiero di pregio, aree di interesse archeologico, Paesaggio della riserva naturale, Paesaggio dei fiumi con alto interesse naturalistico, Paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata</p>
	<p>1. </p>	<p>2. </p>	<p>3.  4. </p>
PL 15	<p>Paesaggio dei centri storici, Paesaggio agrario o urbanizzato e delle aste fluviali, aree di interesse archeologico, Paesaggio dei territori coperti da vegetazione di interesse forestale</p>	<p>Paesaggio delle aree costiere, aree di interesse archeologico, Paesaggio del retroterra costiero, Paesaggio delle aree seminaturali, Paesaggio della valle dell'Acì comprese le aree di interesse archeologico</p>	<p>Aree archeologiche della Valle dell'Acì, paesaggio delle aree naturali di pregio, aree di interesse archeologico, paesaggio costiero di pregio, paesaggio dei fiumi con alto interesse naturalistico, paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata</p>
	<p>1. </p>	<p>2. </p>	<p>3.  4.  </p>
PL 18	<p>Paesaggio dei centri storici, paesaggio urbano di Catania e del suo hinterland, paesaggio costiero e fluviale urbanizzato, paesaggio delle aree di interesse archeologico, paesaggio dei territori coperti da vegetazione di interesse forestale</p>	<p>Paesaggio delle aste fluviali con elementi di naturalità, Paesaggio delle aree costiere, Aree archeologiche (vincolo indiretto) e aree di interesse archeologico</p>	<p>Aree Archeologiche, paesaggio costiero di pregio, paesaggio delle aree boscate e vegetazione assimilata</p>
	<p>1. </p>	<p>2. </p>	<p>3.  4. </p>

1. Elementi geomorfologici

-  Morfologia tipica del cono vulcanico con crateri e campi lavici incontaminati
-  Torrenti e valloni
-  Fascia costiera
-  Lembi boscati di dimensioni ridotte, memoria storica di un ampio sistema boschivo




2. Aspetti insediativi

-  Presenza e assenza di centri abitati e edificazione diffusa

3. Aree di rilevante interesse paesaggistico e ambientale

-  Presenza e assenza di aree di rilevante interesse

4. Criticità

-  Rischio di alterazioni delle qualità ambientali, consumo di suolo e pressione degli insediamenti antropici.
-  Rischio di inquinamento dovuto alla presenza di diverse aree artigianali e industriali e di discariche
-  Rischio di crescita sregolata dell'urbanizzazione.

Attrattive sul territorio alla macro scala e siti di interesse

Facendo riferimento alle attrattive turistiche occorre avere uno sguardo più ampio a livello regionale prima di concentrarsi sul territorio di riferimento progettuale. Nella fig. 5.v vediamo la densità di elementi di attrazione culturale per distretto territoriale turistico. Si nota come i Beni culturali per le varie tipologie siano distribuiti in modo abbastanza omogeneo su tutto il territorio regionale: è infatti molto diffusa la presenza di risorse ambientali, naturalistiche, culturali, archeologiche, storico-architettoniche. La ricchezza di queste risorse e attrattori è ingente e riconosciuta in campo internazionale. Questi beni contribuiscono all'innescare di flussi turistici, spesso anche fuori dalle consuete stagioni turistiche e con una domanda di servizi non trascurabile.

Nonostante ciò però il settore turistico non riesce ancora a toccare punti di grande valore ed ha una visibilità limitata e difficile in alcuni casi. Manca un'integrazione tra i vari distretti, che consentirebbe di allargare la fruizione di ulteriori risorse, contribuendo così ad evitare un eccessivo impatto del turismo nei punti già molto noti verso le parti di territorio meno frequentate.

La Sicilia predispone di un buon posizionamento delle risorse, come già accennato inizialmente: molteplici sono le potenzialità di sviluppo del turismo culturale ed ambientale nei vari mesi dell'anno e in campo internazionale. Necessario però è un miglioramento dei servizi per migliorare accessibilità e fruibilità di punti di interesse esistenti.

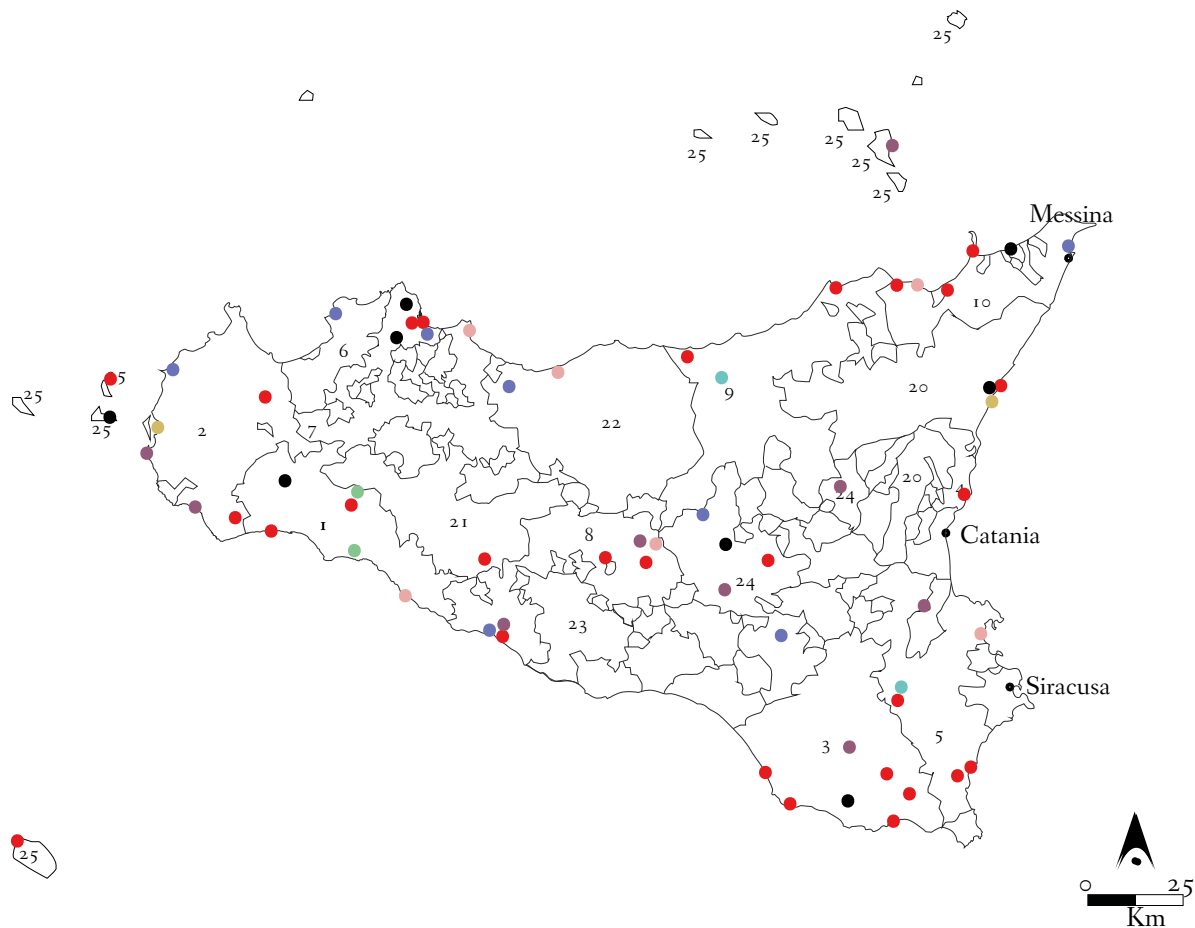
Alcuni Distretti sono già molto forti dal punto di vista turistico mentre altri, dotati di risorse importanti, non

riescono a godere della stessa visibilità dei precedenti e ad accogliere diverse forme di turismo.

Quasi tutti i Comuni siciliani si ritiene di avere le risorse e le strutture necessarie a far fronte allo sviluppo del turismo, e di conseguenza molti di questi hanno aderito alla divisione in Distretti territoriali e tematici. La numerosità però dei Distretti tende a frammentare l'unitarietà della regione, con conseguente debolezza derivata proprio dalla non coesione dell'offerta turistica e territoriale.

L'impegno deve essere strategico: occorre che il turismo diventi opzione strategica per lo sviluppo dell'Isola.

Nella fig. 5.z lo stesso tema viene applicato alla zona di intervento: vengono qui evidenziati i Siti UNESCO, i musei e i teatri antichi, principali attrattori culturali del territorio delle Terre d'Aci. Lo studio è stato esteso alle zone limitrofe, trattandosi di siti di interesse di notevole importanza che potrebbero essere strettamente correlati all'area di Catania di approfondimento.

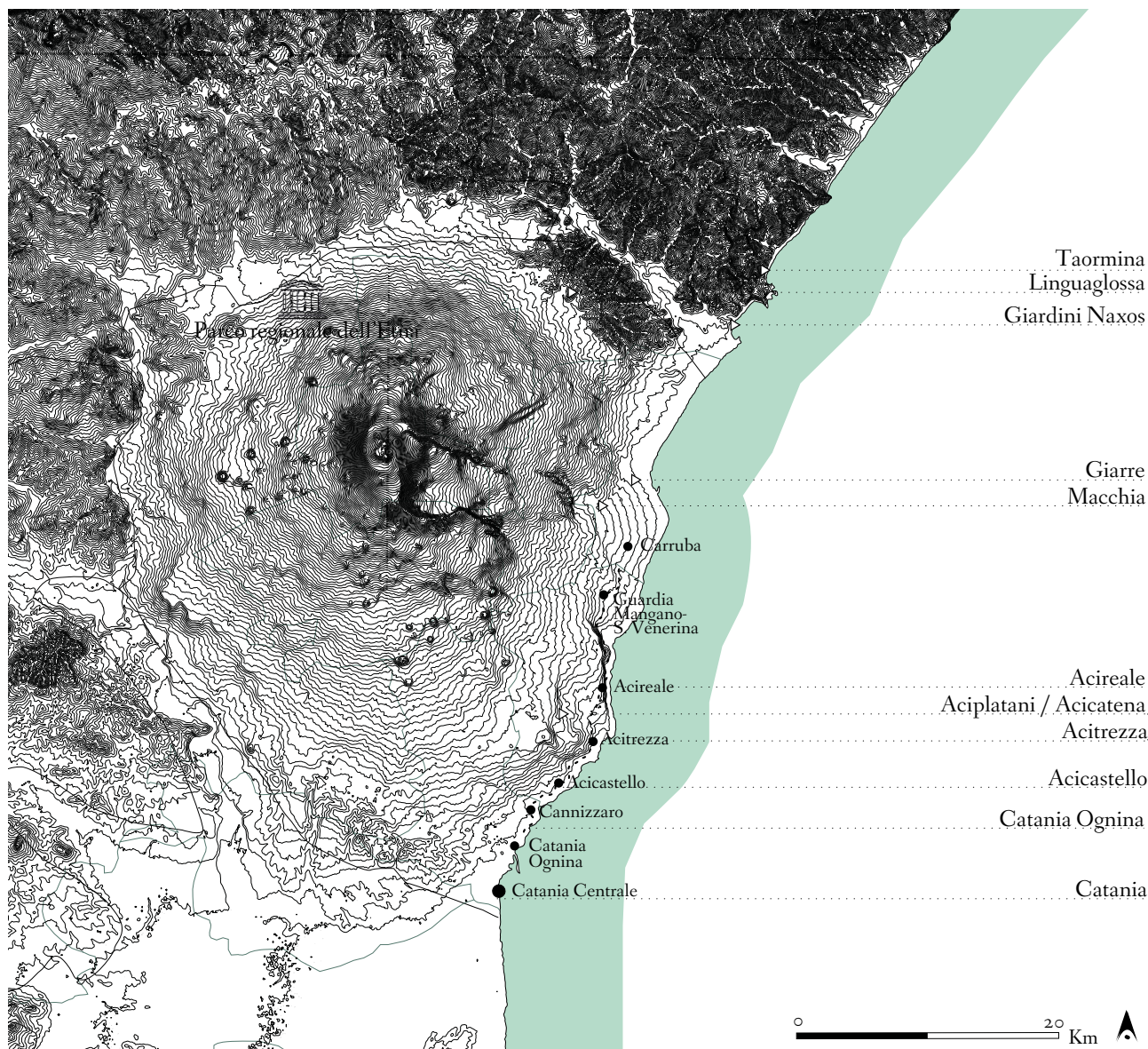


Localizzazione puntuale Beni culturali per tipo

- Antiquaria (2)
 - Aree archeologiche (33)
 - Aree archeologiche e Antiquarium (6)
 - Monumentale (13)
- Musei archeologici (12)
 - Musei archeologici e Zone archeologiche (2)
 - Musei e Gallerie (12)
 - Musei etnoantropologici (2)

5.v Localizzazione puntuale attrattori culturali nei distretti territoriali

Fonti: "I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva", Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)

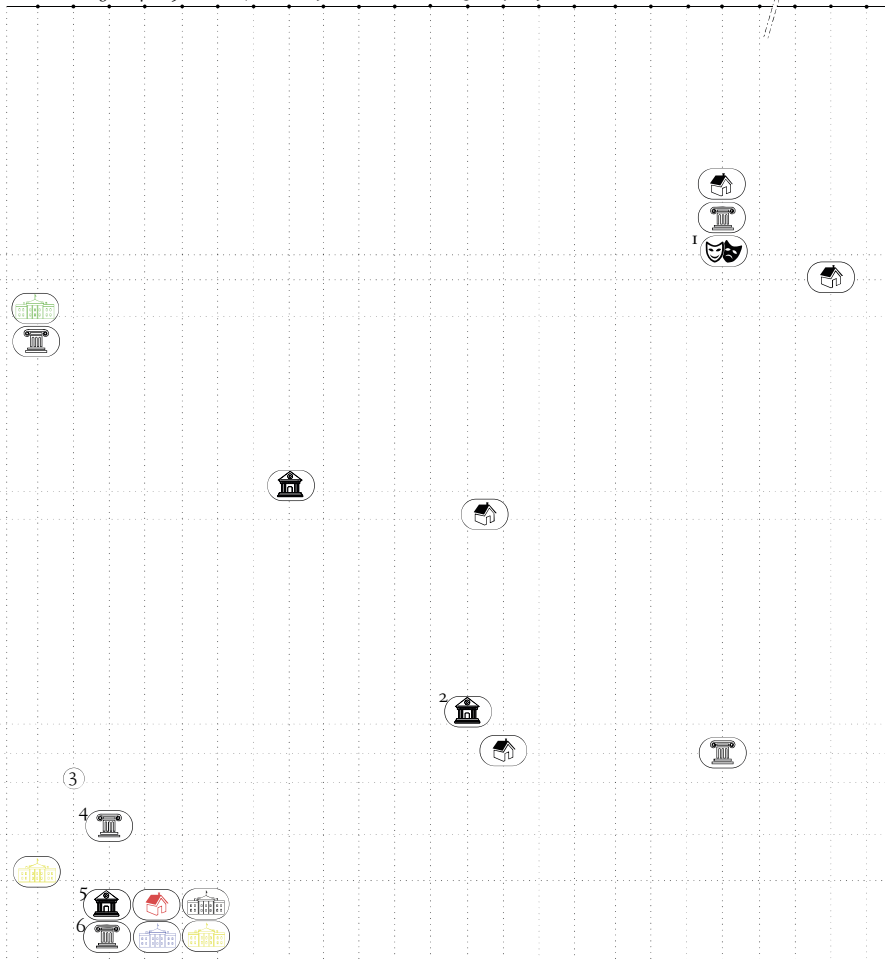


5.2 Focus: localizzazione puntuale attrattori culturali nella zona della provincia di Catania, oggetto di studio. Rielaborazione personale.

Fonti: SITR – Sistema Informativo Territoriale Regionale, Piano paesaggistico regionale, Geoportale regione Sicilia, (www.sitr.regione.sicilia.it)

metri s.l.m.

10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 110 120 130 140 150 160 170 180 190 200 210 // 540 550 560



1 Teatro greco di Taormina



2 Duomo di Acireale



3 Lungomare di Acitrezza



4 Vista sul castello normanno di Acicastello

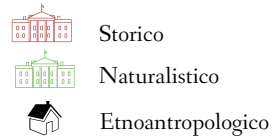
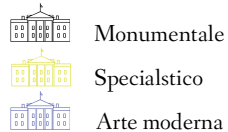


5 Piazza del Duomo di Catania



6 Castello Ursino di Catania

Musei di Sicilia



Siti UNESCO



Teatri antichi



Immagini



FOCUS DI PROGETTO:
LE TERRE D'ACI

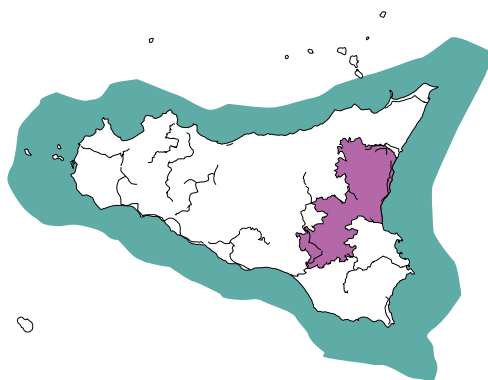
6

KEYPLAN



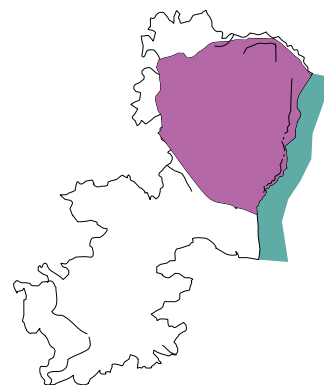
200 km

Scala nazionale: Italia



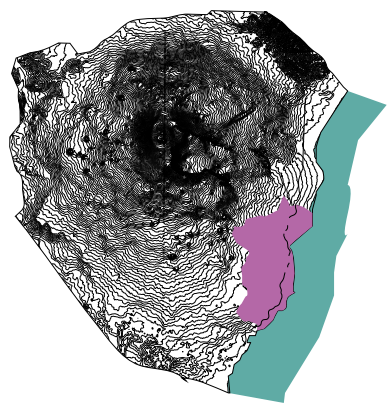
50 km

Scala regionale: Sicilia



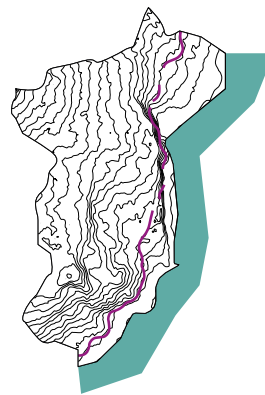
25 km

Scala provinciale: Catania



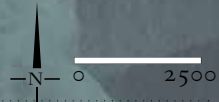
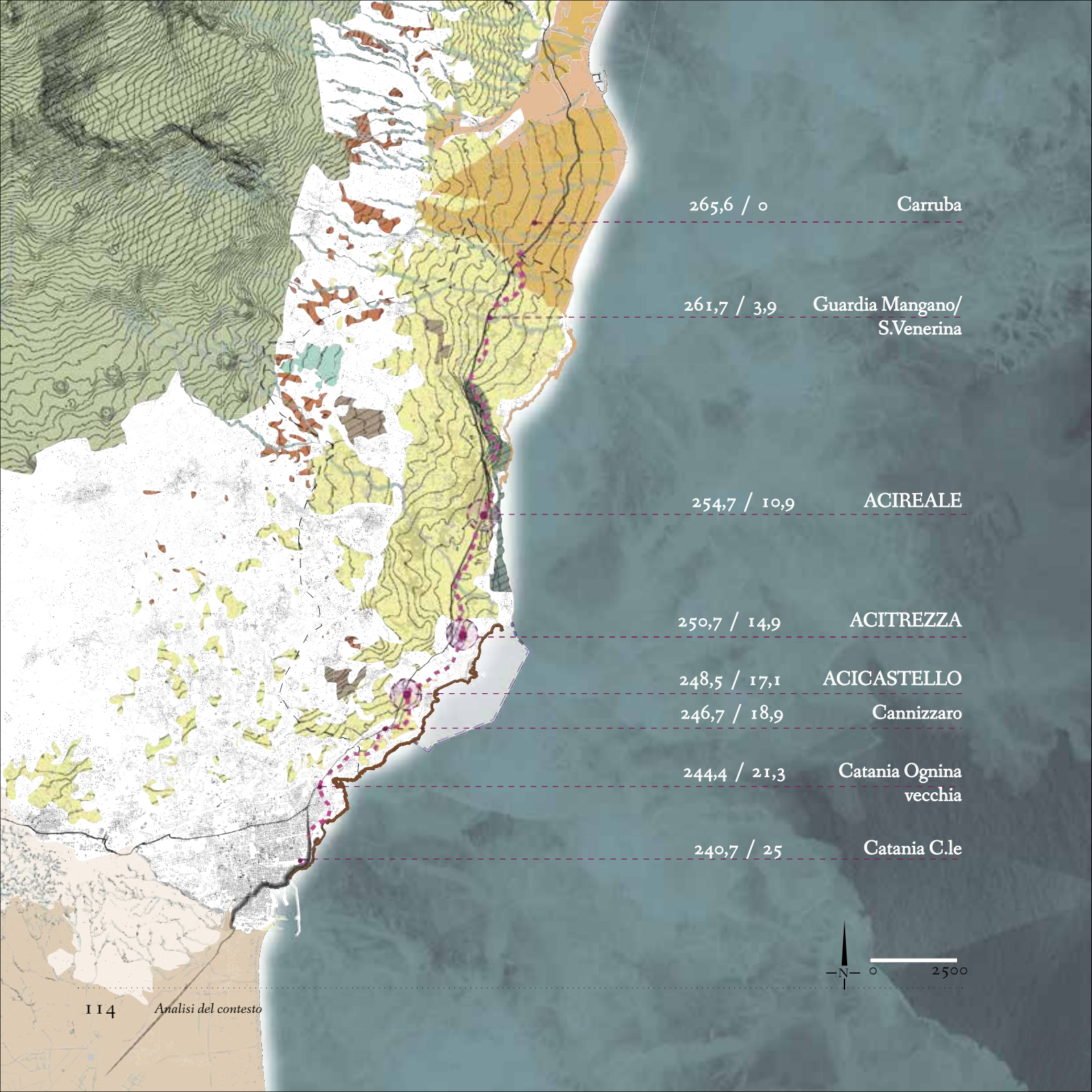
12 km

Piano d'ambito 13: Cono vulcanico etneo






6 km

Paesaggio locale 15: Area metropolitana Terre'Aci











LEGENDA

-  Linea attiva: dorsale jonica ME-CT-SR
-  Variante di tracciato Carruba-Catania C.le
-  Costruito

ELEMENTI GEOMORFOLOGICI E IDROLOGICI

-  Costa alta, rocciosa, con presenza di grotte
-  Costa bassa, alternanza sabbia e scogli
-  Aste fluviali







AREE GEOMORFOLOGICHE

-  Rilievi collinari argilloso-marnosi
-  Pianure alluvionali
-  Pianure costiere

PAESAGGIO AGRARIO

-  Agrumeti
-  Vigneti

BIOTOP

-  ZPS e SIC
-  Area marina e Isole dei Ciclopi
-  Timpa di Acireale
-  Frammenti di bosco di Aci
-  Zone boschive
-  Monte Etna

6.1

La scelta della tratta: la linea dismessa Carruba-Catania C.le

La focalizzazione su questa area di intervento trova la sua spiegazione nella sua localizzazione nell'Isola, a mio parere strategica e privilegiata.

Innanzitutto il tratto di linea dismessa da Carruba a Catania Centrale è inserito come abbiamo visto nella linea attiva che va da Messina a Siracusa, nota anche come "dorsale ionica". La sua localizzazione in una tratta così importante⁽⁵⁴⁾ fa in modo che le singole territorialità limitrofe, quali anche le vecchie fermate non più incluse nella linea attiva, godano di una visibilità maggiore e anche di una raggiungibilità più semplice data la presenza della linea ferroviaria attiva. Per città come Acicastello per esempio, ex fermata della tratta, la linea attualmente attiva risulta tangente il vecchio fabbricato viaggiatori in quanto è stata spostata solo di pochi metri dal sedime

originario. Questo fa sì che la città goda comunque di visibilità e questa potrebbe essere una caratteristica da valorizzare.

L'interesse inoltre del tracciato dismesso favorisce una progettazione più organica, non frammentata, inglobando i vari centri urbani che ne fanno parte, caratterizzati da una forte identità storica e culturale, nella creazione di una nuova e omogenea realtà.

Oltre alla localizzazione su una linea attiva di grande importanza, anche l'identificazione in un territorio preciso e molto ben caratterizzato culturalmente e naturalisticamente offre grandi opportunità. Il Distretto territoriale "Mare dell'Etna" è una zona ricca di attrattive, primo fra tutti il Monte Etna che dà proprio il nome al territorio. Il cono vulcanico etneo domina tutta l'area e le sue pendici, dove troviamo L'Area metropolitana delle Terre d'Acì (Paesaggio Locale 15). L'identificazione di un'area circoscritta in una denominazione così evocativa fa percepire la coesione di un territorio il quale condivide tradizioni che ne formano il carattere predominante; anche la denominazione stessa delle varie realtà presenti (Acì Castello, Acì Trezza, Acireale, Acì Catena, etc.) presagiscono un'unità di fondo nella frammentazione territoriale che si ritrova nella memoria storica del territorio.

Per questi motivi risulta interessante approfondire questioni attualmente non considerate riguardanti questo territorio, quali l'abbandono del tratto di linea dismessa e i suoi fabbricati annessi, spunti di riflessione per un più ampio progetto di valorizzazione territoriale.

(54) (cfr. cap. 4.2)

6.2

Le Terre d'Acì: un territorio di eccellenze e tradizioni

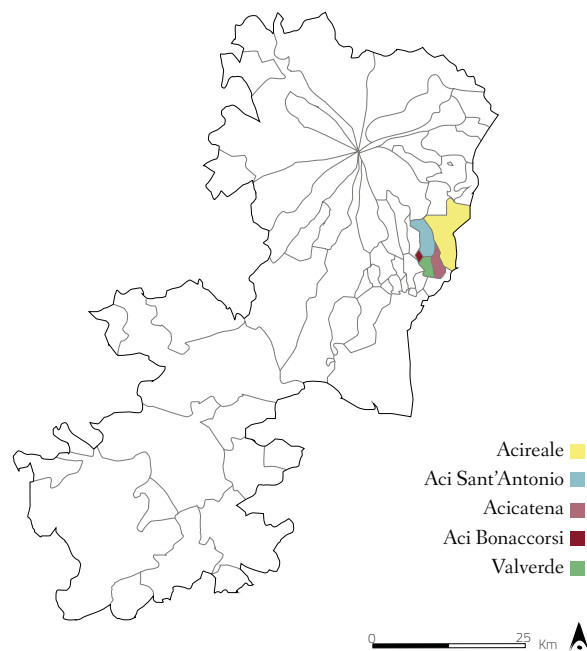
L'importanza delle Terre d'Acì viene dimostrata anche dall'istituzione del GAL *Terre d'Acì*, ovvero il Gruppo di azione locale per il territorio.

Per meglio comprendere come viene istituito il GAL occorre fare riferimento al Programma di Sviluppo Rurale (PSR) Sicilia 2014-2020 del 2015, strumento di finanziamento e attuazione del Fondo europeo agricolo di sviluppo rurale dell'Isola. Nell'ambito della programmazione delle risorse del Fondo per il periodo tra il 2014 e il 2020 sono stati assegnati alla Regione Siciliana più di 2 milioni di euro che costituiscono il maggiore finanziamento in ambito nazionale. ⁽⁵⁵⁾

Questo Programma prevede che lo sviluppo locale di tipo partecipativo sia gestito da Gruppi di Azione Locale, i GAL, con popolazione compresa tra i 60.000 e i 150.000 abitanti. Essi sono enti composti da un

partenariato pubblico privato e dotati di una struttura tale da favorire la partecipazione democratica sul territorio.

Il GAL *Terre d'Acì* comprende i comuni di Acireale, Acicatena, Acì Sant'Antonio, Acì Bonaccorsi e Valverde, comuni contigui e omogenei dal punto di vista territoriale (fig. 6.a). L'obiettivo è quello di partecipare agli incontri e collaborare per individuare e attuare una strategia di Sviluppo Locale che veda le Terre d'Acì protagoniste.



6.a Catania - GAL, territori comunali coinvolti

Fonti: www.galterrediaci.com

"Strategia di Sviluppo Locale di tipo Partecipativo "Le Terre d'Acì"
Del Gruppo di Azione Locale "LE TERRE DI ACI S.C.arl", Acireale
04/10/2016

(55) www.galterrediaci.com

Come è possibile osservare nella cartografia alla pagina precedente (fig. 6.a), l'area di intervento del GAL considera un territorio che si estende su un'ampia superficie (70,18 km²)⁽⁵⁶⁾ dal mare alla collina, abbracciando così una variegata serie di paesaggi e culture di grande attrattiva.

Le eccellenze culturali e naturali

Il suolo è di natura prevalentemente vulcanica e forma una superficie eterogenea in cui gli elementi che emergono sono La Timpa di Acireale, Le Acque termali di Aci Catena di origine greca del IV sec. d.C. ⁽⁵⁷⁾, la scogliera acese, la vista dell'Etna e dei faraglioni di Acitrezza. La diffusa rete idrografica incornicia il paesaggio antropico e biotopo, legandosi alla tradizione delle Acque Termali Solfuree conosciute sin dall'antichità. Infatti è proprio dalle antiche terme romane presenti sul territorio che nasce una delle più importanti aree archeologiche della Regione.

La caratterizzazione ambientale del territorio di straordinario interesse ha permesso la costituzione di riserve naturali terrestri e marine e dall'individuazione di Siti di Importanza Comunitaria (SIC): in primis la Timpa di Acireale, poi i fondali di Acicastello, la riserva terrestre delle Isole dei Ciclopi, il Bosco delle Aci e di Santa Maria della Scala.

(56) "Strategia di Sviluppo Locale di tipo Partecipativo "Le Terre d'Aci"
Del Gruppo di Azione Locale "LE TERRE DI ACI S.C.arl"", Presidente
Roberto Barbagallo, Acireale 04/10/2016

(57) www.comune.acicatena.ct.it





La Riserva naturale della Timpa di Acireale



Crateri sommitali del Monte Etna



Gli agrumeti dell'area etnea



Il Castello normanno-svevo di Acicastello



Frammento del Bosco di Aci

Il patrimonio materiale e immateriale

Oltre alle bellezze paesaggistiche naturali, imponente è anche il patrimonio architettonico che possiamo trovare in queste terre: i beni culturali e le ricchezze artistiche includono basiliche e cattedrali, tra cui il duomo di Acireale e la sua piazza. La conformazione stessa dei paesi che fanno parte di questo territorio e la loro storia, reale o leggendaria, crea un'ulteriore aura di fascino al luogo. Le origini mitiche delle città di Acì si fanno risalire alla misteriosa città Xiphonia. E dietro le sue origini mitiche, il fascino del borgo marinaro quale Acì Trezza rende il suo straordinario paesaggio ancora più magico, tanto da destare le attenzioni di poeti, scrittori (quali Giovanni Verga appunto) e registi come Luchino Visconti, che vi girò il film neorealista "La terra trema".

Ma è anche il patrimonio immateriale a caratterizzare e accomunare queste Terre, inteso come ricorrenze e manifestazioni culturali di partecipazione popolare. Tra questi è famoso il Carnevale di Acireale, uno dei più belli e antichi dell'Isola.

Inoltre il teatro popolare dei pupi è stato riconosciuto dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità, e Acireale ne è un grande cultore.

A questo si aggiunge il fascino del mito legato alla formazione delle Isole dei Ciclopi e il mito di Ulisse e Polifemo, la creazione delle terre d'Acì stesse derivanti dall'amore tra la bellissima ninfa Galatea e il povero pastorello di nome Acì, contrastato però dal geloso Ciclope Polifemo.

Queste Terre furono decantate anche da Giovanni Verga, scrittore catanese del XIX secolo che ambienta la sua più famosa opera "I Malavoglia" proprio nel borghetto marinaro di Acitrezza, luogo che descrive

con immenso fascino e realismo.

Le eccellenze enogastronomiche

Il paesaggio che vediamo oggi è il risultato dell'attività umana che si è protratta nel tempo, disegnando terrazzamenti e piccoli edifici in pietra caratterizzanti il paesaggio rurale etneo che, evolutosi nel tempo, è stato soppiantato dall'impianto Ottocentesco della vite, degli agrumi e in particolar modo dei limoni, che connotano in panorama. Nonostante il contesto antropizzato, riusciamo a trovare una parte di territorio naturale ancora intatta e incontaminata.

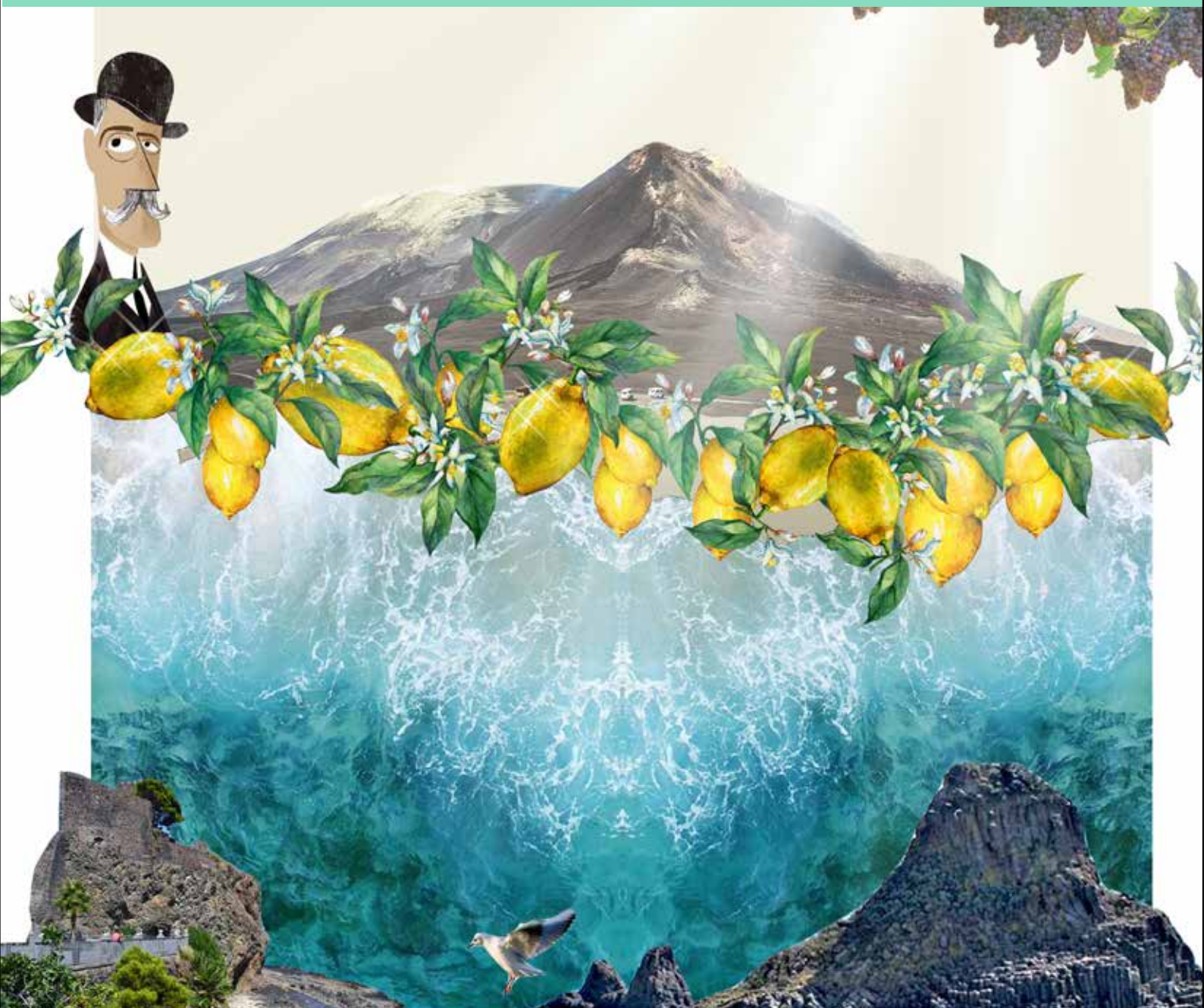
Il limone dell'Etna ha ottenuto il Marchio Collettivo Geografico e dal 2018 ha ottenuto anche il marchio di qualità europea IGP (Indicazione Geografica di Produzione). La denominazione "Limone dell'Etna" identifica la produzione di limoni coltivati ai piedi dell'Etna in un'area delimitata da caratteristiche geografiche e climatiche che caratterizzano in maniera tipica ed esclusiva i limoni prodotti, i quali godono di condizioni climatiche favorevoli dell'ambiente etneo, protetto dal massiccio dell'Etna e influenzato dall'azione mitigatrice del mare. Questo limone è famoso per la produzione di limoni "verdelli". Il Limone è dal 2010 riconosciuto dall'UNESCO Patrimonio Culturale Immateriale dell'Umanità. Il limone dell'Etna ed i prodotti derivati (gelati, granite, marmellate, succhi, essenze e liquori) rappresentano l'eccellenza delle produzioni locali.

Mentre nella fascia litoranea prevale l'agrumicoltura, nelle zone interne è sviluppata prevalentemente la viticoltura, favorita dalla presenza di terreni vulcanici. Solo nel Comune di Acireale, l'agrumicoltura interessa circa 2500 ettari di terreno coltivato, seguita dalla

(58) "Strategia di Sviluppo Locale di tipo Partecipativo "Le Terre d'Acì" Del Gruppo di Azione Locale "LE TERRE DI ACI S.C.arl"", Presidente Roberto Barbagallo, Acireale 04/10/2016

viticoltura. I territori a vocazione vinicola sono entrati nel circuito turistico “Le strade del Vino” (Strada dei Vini dell’Etna, che insiste nel territorio tra i comuni di Acireale, Aci Castello, Aci Trezza, Catania, Taormina e gli altri comuni che insistono nella zona dell’Etna DOC).

La Strada del Vino dell’Etna è un itinerario ad alta valenza turistica ed economica. Infatti, è un percorso “evocativo”, un itinerario turistico che, in armonia con gli obiettivi delle politiche di sviluppo rurale, ha lo scopo di valorizzare ed incentivare i territori ad alta vocazione vitivinicola. Un itinerario che comprende vigneti, cantine ed aziende agricole, enoteche, musei della vite e del vino, centri d’informazione ed accoglienza, aziende specializzate in produzioni tipiche di qualità, strutture turistico ricettive, valori naturali, culturali ed ambientali. La “Strada del Vino dell’Etna” è sinonimo anche di produzione tipica, con un crescente numero di aziende agroalimentari ed artigianali, prodotti tipici che, puntando sulla qualità, si avviano a diventare i protagonisti dell’economia locale. ⁽⁵⁸⁾.



6.3

Acireale, Acitrezza e Acicastello

L'importanza delle Terre d'Acì all'interno del tratto di linea dismesso è evidente: quest'area occupa gran parte del territorio in cui si colloca il sedime. Tra le stazioni facenti parte della variante di tracciato tre in particolare si prestano bene ad uno studio più approfondito: Acireale, Acitrezza, Acicastello.

Queste tre realtà sono accomunate dalla territorialità ma soprattutto da un'appartenenza ad una tradizione comune.

Il territorio attrae ogni anno un gran numero di turisti per il suo fascino storico, naturalistico ed enogastronomico in particolar modo.

Il mito fa risalire le Acì alla città misteriosa di Xiphonia. I latini quali Virgilio e Ovidio nelle *Metamorfosi* narrano della leggendaria fondazione della città dovuta alla storia d'amore tra la ninfa

Galatea e il povero pastorello di nome Acì⁽⁵⁹⁾. Così vediamo che questi territori furono protagonisti dell'interesse di molte personalità letterarie, affascinate dalle loro bellezze naturalistiche e cercando di trovarne una spiegazione nel soprannaturale e nel divino.

La storia delle Terre d'Acì è legata strettamente anche alla presenza del Castello normanno-svevo localizzato ad Acicastello che abbraccia i secoli dal VII all'XIV. Questo sorge su un promontorio basaltico che un tempo era distaccato dalla terraferma ma che nel 1169 l'Etna riunì con una potente eruzione. Il castello è il risultato di diverse stratificazioni di epoca romana, bizantina, araba, normanna e sveva, racchiudendo in sé il passaggio di tutte queste popolazioni nel territorio. E fu proprio il Castello d'Acì ad essere il perno e la motivazione dell'evoluzione storica dell'area fino al XVII secolo. Nascono Aquilia nuova (Acireale) e diversi comuni come Acicastello (nel 1647) che racchiude anche Acitrezza (nel 1652) e altri comuni e frazioni inclusi in questo comune territorio. Proprio quest'ultima, oggi accorpata al comune di Acicastello (dal 1828) nacque come riparo dalle eruzioni dell'Etna, luogo di sfollamento per molti abitanti dell'intorno. Acitrezza divenne un piccolo centro marittimo finché non fu liberato dal feudalesimo con la fine delle proprietà dei principi d'Acì. Rimane comunque ancora oggi l'eredità del passato: il borgo peschereccio è famoso per il suo straordinario paesaggio, di cui fanno parte i faraglioni dei Ciclopi, gli otto scogli di pietra lavica legati alla leggenda dell'Odissea: anche Omero si inserisce nella tradizione mitologica di queste terre, raccontando la formazione dei faraglioni di Acitrezza come i massi gettati contro la nave di Ulisse da

(59) catania.liveuniversity.it / www.scent-of-sicily.it

Polifemo dopo l'episodio del famoso inganno dell'eroe greco.

L'attrazione per questi territori è ancora molto attuale, poiché oltre al loro bagaglio di storie mitiche e fascino storico e letterario sono la culla di grandi eccellenze gastronomiche e tradizioni locali che si tramandano nel corso dei secoli.



*Vista dei Faraglioni dei Ciclopi dal Lungomare di Acitrezza
Autore: Adriana Mangiameli (2019)*



6.4

Analisi del suolo

Qui di seguito vengono approfonditi gli aspetti salienti del territorio dal punto di vista naturalistico e geomorfologico, e in seguito analizzando l'uso del suolo dell'area di interesse.

Geositi

Il territorio delle Terre d'Acì risulta inserito nella tua totalità all'interno dell'area geomorfologica del Cono vulcanico etneo, al quale sono adiacenti a nord un tratto di pianura alluvionale, appena sopra l'area di Acireale fino a Fiumefreddo di Sicilia, a sud l'ampia area della pianura alluvionale, separata dall'area del cono vulcanico da rilievi collinari argilloso-marnosi, che si estende dalla costa appena sotto Catania fino all'entroterra. Essa è una delle più estese dell'Italia meridionale, formata con l'accumulo dei depositi

alluvionali dei fiumi Dittaino, Gornalunga, Simeto e dei loro affluenti. Infatti essa ha una rete idrografica molto estesa, ben visibile in cartografia.

L'area etnea è invece racchiusa entro dei limiti naturali quali il bacino del fiume Simeto ad ovest e sud, quello del fiume Alcantara a nord, e il mar Ionio a est. La preesistente rete idrografica è stata influenzata solo in parte dalla formazione dei vulcani che in alcuni punti hanno modellato gli alvei fluviali. Quando le lave sono fluite sui terreni hanno mantenuto la forma del reticolo idrografico preesistente, fluendo da monte a valle sfruttando queste incisioni fluviali.

Tra i principali geositi che formano il patrimonio naturale del territorio sono da segnalare: i basalti colonnari di Acicastello, che hanno valore paesaggistico e a rischio di degrado sia naturale che antropico; si tratta di una parete ben visibile dalla strada provinciale di Acicastello (SP 52) dove si distinguono bene le manifestazioni delle prime attività eruttive del vulcano risalenti a 500.000 anni fa ⁽⁶⁰⁾.

Anche presso il porto di Acitrezza è possibile ritrovare questi basalti colonnari, simbolo di un territorio in cui l'attività eruttiva submarina e poi terrestre ha formato un paesaggio dalle bellezze naturalistiche (fig.6.b).

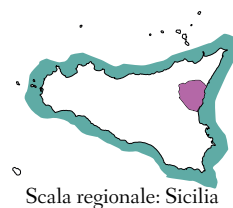
Altro geosito importante è la rocca del castello di Acicastello, originata dall'attività eruttiva del vulcano avvenuta 500.000 anni fa durante il Pleistocene medio quando l'area attuale dell'Etna era occupata da un vasto golfo in cui si verificavano eruzioni sottomarine. Oggi sede del casello normanno-svevo, essa si innalza per 20 m (fig.6.c).

Ad Acireale invece la Timpa domina il paesaggio costiero: lunga oltre 5 km è costituita da una scarpata

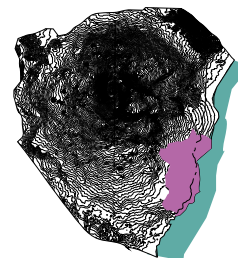
(60) Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17. Schede geositi. Regione Siciliana, Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità siciliana. Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania

di faglia a poche centinaia di metri dalla costa, fino ad arrivare ad un'altezza di 120 m verso Acireale nord, creando una morfologia terrazzata.

KEYPLAN



Piano d'ambito 13:
Cono vulcanico etneo



Legenda

- Linea attiva: dorsale jonica ME-CT-SR
- Variante di tracciato Carruba-Catania C.le

IDROLOGIA

- Aste fluviali

ELEMENTI GEOMORFOLOGICI

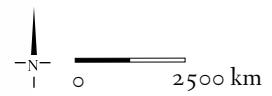
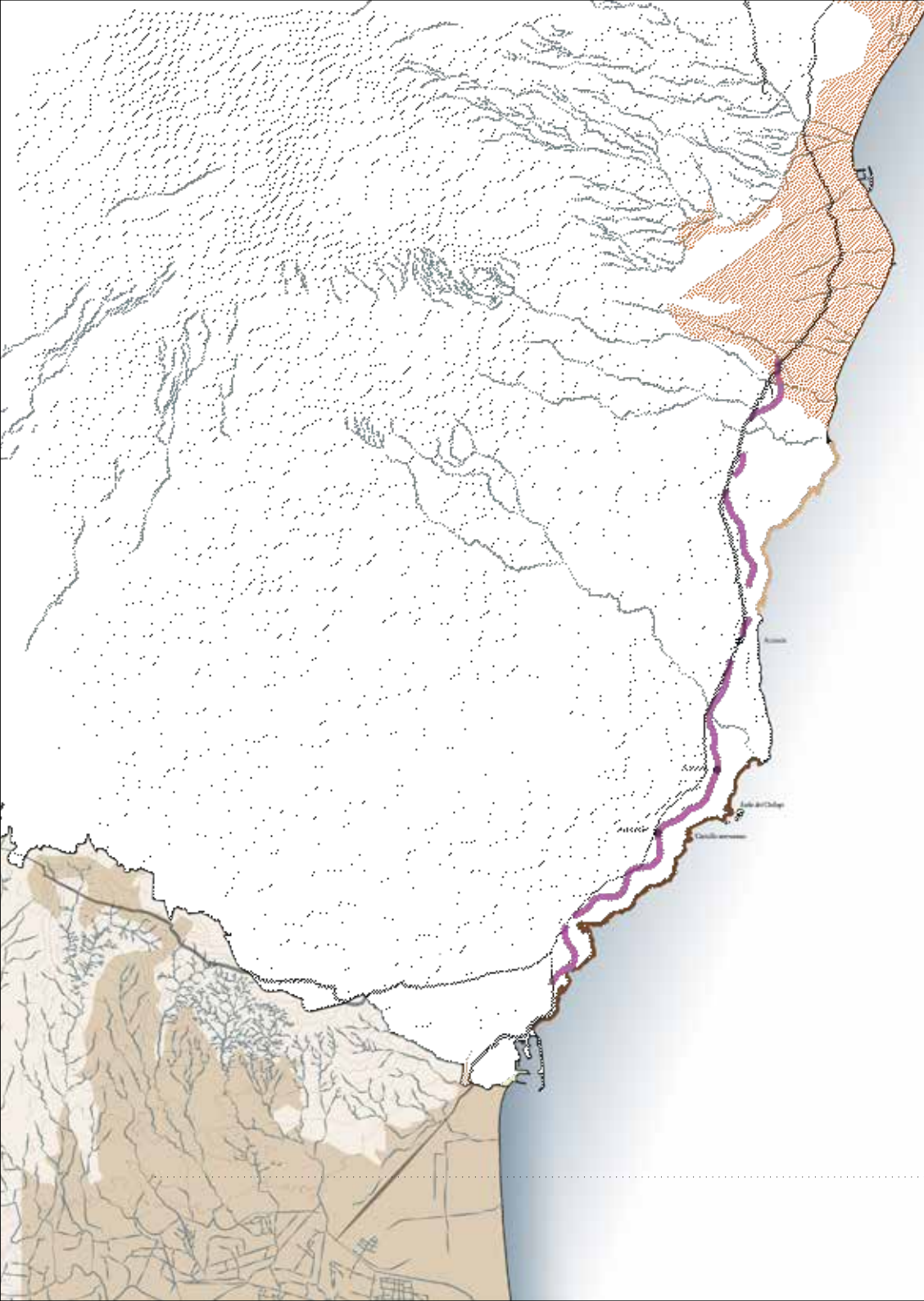
- Costa alta, rocciosa, con presenza di grotte
- Costa bassa, alternanza sabbia e scogli

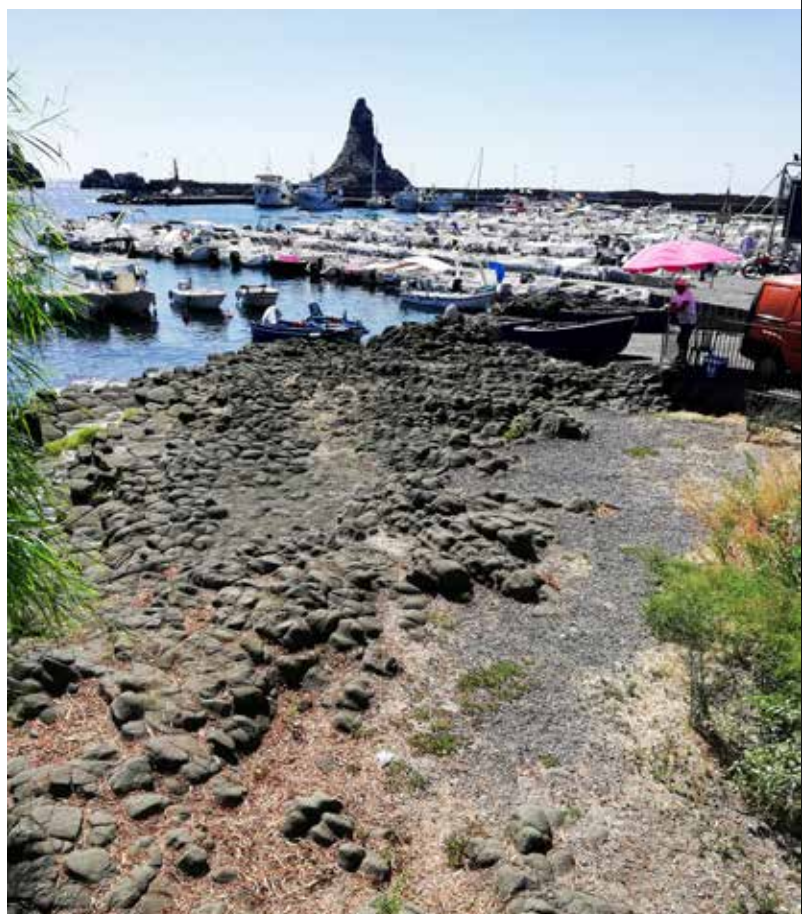
AREE GEOMORFOLOGICHE

- Rilievi collinari argilloso-marnosi
- Pianure alluvionali
- Pianure costiere

Geomorfologia e idrologia del territorio. Rielaborazione personale.

Fonte: Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17. Tavola 2.2 / Tavole di analisi, sistema naturale, Geomorfologia e Idrologia. Regione Siciliana, Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità siciliana. Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania





6.b Basalti colonnari del porto di Acitrezza (2019)
Autore: Mangiameli Adriana



6.c Rocca del castello di Acicastello (2019)
Autore: Mangiameli Adriana

Biotopi

Con questo termine ci si riferisce ad aree di dimensioni limitate in cui vivono determinate specie animali e vegetali tali da costituire un vero e proprio ecosistema. Nella cartografia alla pagina successiva possiamo individuare delle aree di questo tipo: in primis nell'area del Monte Etna, alle sue pendici alcuni frammenti di Bosco di Aci e altre zone boschive, e lungo la costa la Timpa di Acireale e l'Area marina delle Isole dei Ciclopi. Tutte queste aree, ad eccezione del Bosco di Aci, sono Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Nelle aree sommitali del Monte Etna troviamo biotopi dove la presenza antropica è scarsissima per l'inaccessibilità dei luoghi; si tratta dunque di aree pressoché inalterate.

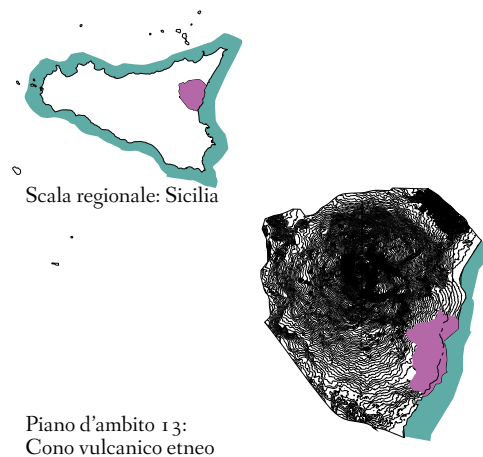
Grande importanza ricopre anche il frammento di Bosco di Aci, ubicato nel settore Sud Orientale dell'Etna, ad una quota di circa 330 m. s.l.m., nel territorio del Comune di Aci S. Antonio frazione di Santa Maria La Stella. L'intera area occupata dal "Bosco di Aci" è estesa 126 ettari, di cui circa 75 di proprietà della Provincia Regionale di Catania. Questo frammento che ne rimane ricade interamente in zona SIC (Sito di Importanza Comunitaria),

Il bosco di Aci, fino al secolo XIV, occupava una superficie di circa 20-30 Km² che divennero, per il fitto intrico della vegetazione, un ricettacolo di banditi. Al fine di limitare il banditismo, le autorità locali ordinarono un cospicuo taglio della vegetazione.

La riserva naturale orientata "La Timpa di Acireale" viene istituita definitivamente solo nel 1999, dall'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Sicilia, grazie anche ad un vastissimo movimento di opinione ed alla sensibilità degli abitanti

del territorio. La riserva è stata istituita per consentire la conservazione, la tutela e la valorizzazione di un'area dall'enorme patrimonio naturalistico, geologico e paesaggistico. L'area protetta, estesa 265 ettari, affidata in gestione al Dipartimento Regionale Azienda Foreste demaniali, ricade interamente nel territorio del comune di Acireale in provincia di Catania. Paesaggisticamente l'area della Timpa rappresenta una fra le più importanti testimonianze del paesaggio costiero Etneo. I terrazzamenti realizzati in pietra lavica lungo i pendii più acclivi, i piccoli camminamenti, le stradelle interne, i canali d'irrigazione (saie), i muretti a secco, costituiscono la memoria di questo territorio. ⁽⁶¹⁾

KEYPLAN



Legenda

BIOTOPPI

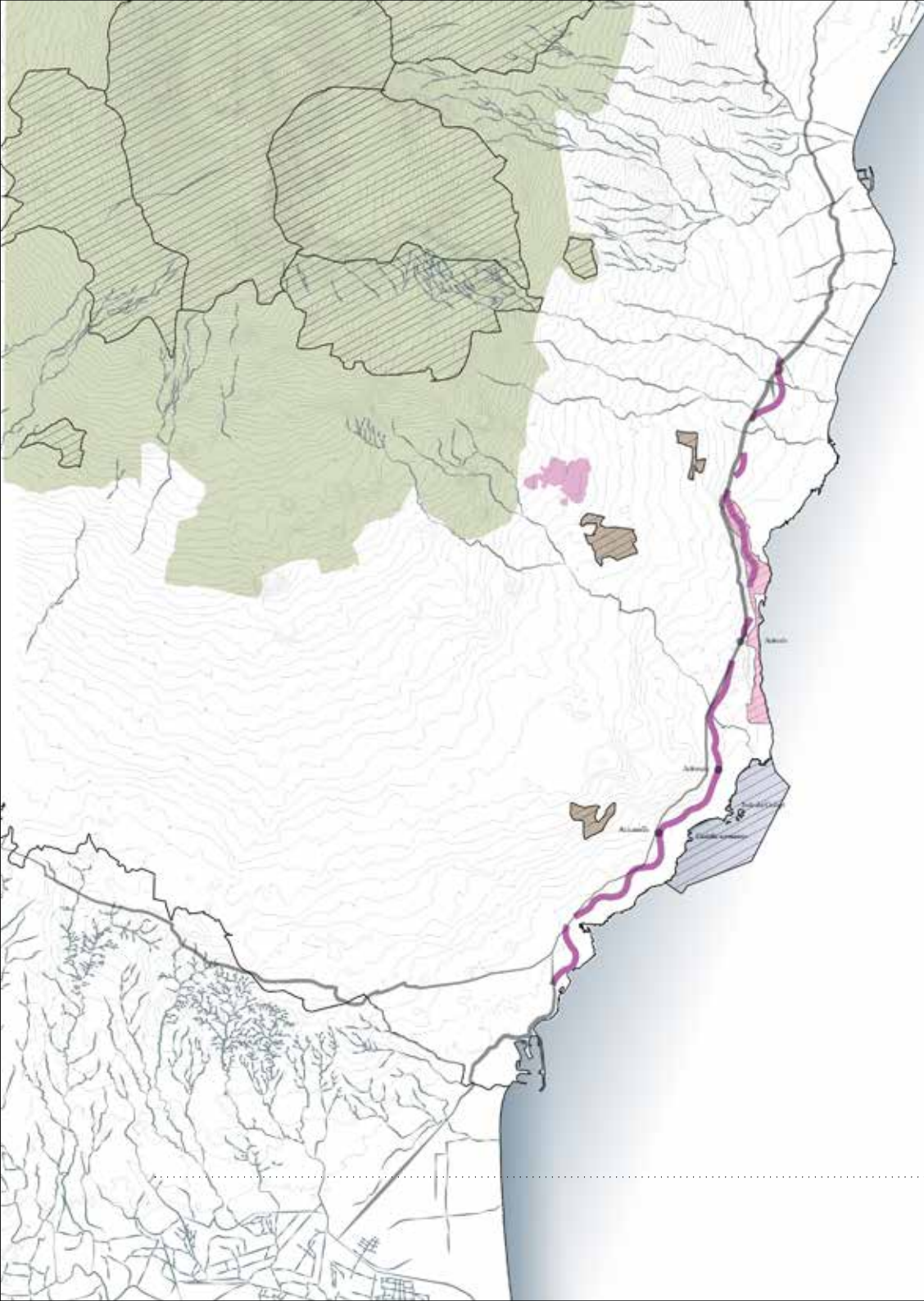
	ZPS e SIC		Timpa di Acireale
	Area marina e Isole dei Ciclopi		Frammenti di bosco di Aci
	Zone boschive		Monte Etna

(61) www.riservalatimpa.it

Biotopi. Rielaborazione personale.

Fonte: Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17.

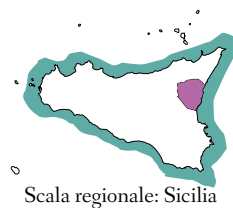
Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania



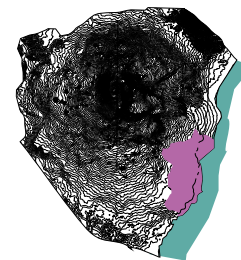
Il paesaggio agrario

Il paesaggio è dominato dalle aree boscate e arbustive sul Monte Etna, che come detto in precedenza costituiscono dei veri e propri biotopi, frammenti ancora intatti di aree pressoché inalterate dalla presenza dell'uomo. Scendendo di quota, alle sue pendici troviamo una prevalenza di frutteti (produzioni di fichidindia e ciliegie dell'Etna D.O.P.), oliveti (Olio Monte Etna D.O.P. nella fascia occidentale del Monte) e pascoli incolti ma soprattutto vigneti che hanno dato vita alla Strada dei vini dell'Etna, un itinerario enogastronomico che circumnaviga il Monte e che comprende vigneti per la produzione di Etna D.O.C. nella fascia pedemontana orientale. Ma quello che più risalta nella cartografia alla pagina successiva è l'ampia area dedicata agli agrumeti, che si estende dalle pendici del vulcano nella zona orientale fino alla fascia costiera e comprendendo anche le zone più a sud. Anche il limone dell'Etna ha dato luogo alla "Via del limone dell'Etna", eccellenza locale certificata con il marchio IGP.⁽⁶²⁾

KEYPLAN



Piano d'ambito 13:
Cono vulcanico etneo



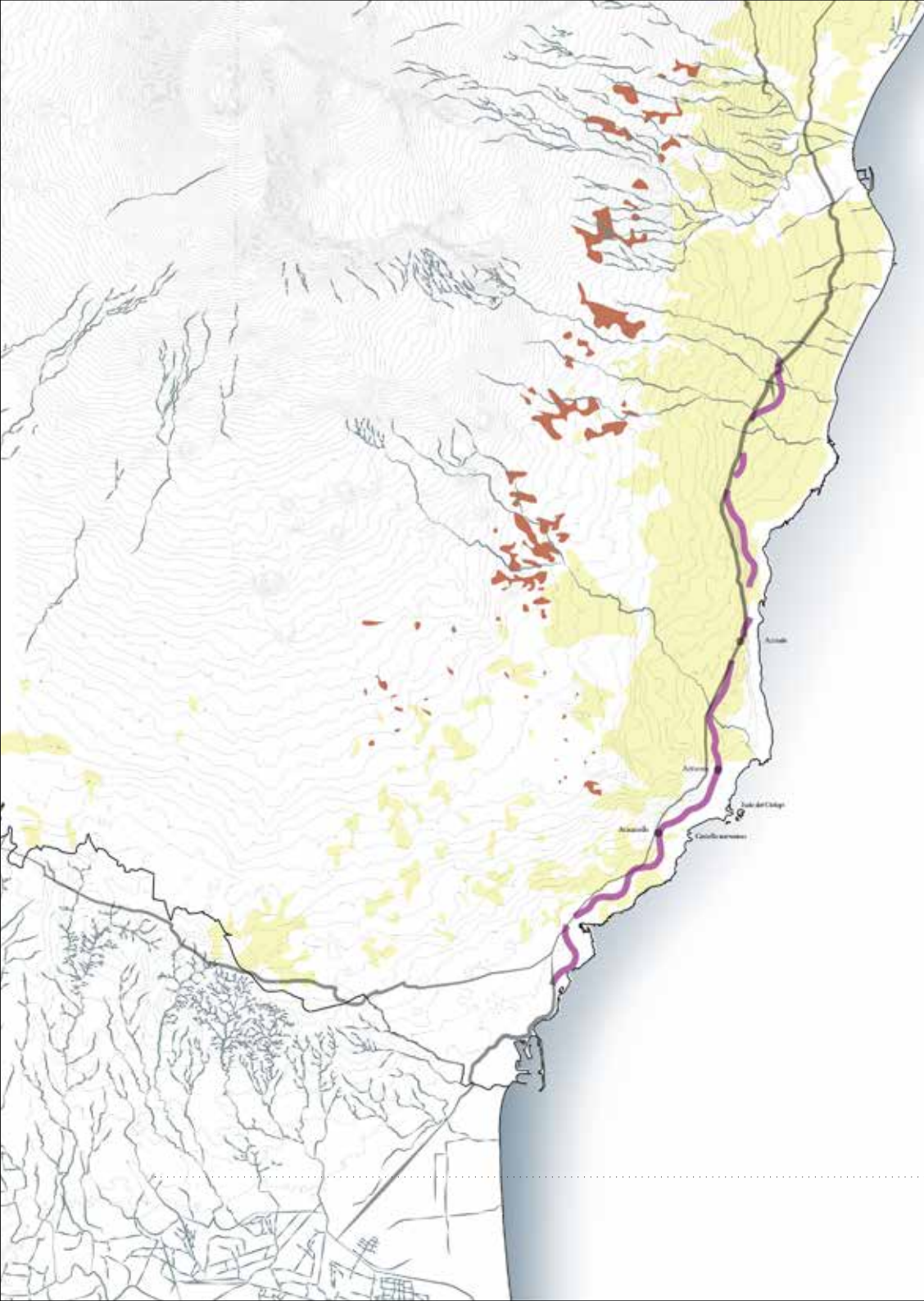
Legenda

PAESAGGIO AGRARIO

- Agrumeti
- Vigneti

(62) Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17.
Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania.

Il paesaggio agrario. Rielaborazione personale.
Fonte: Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17.
Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania



Aspetti insediativi

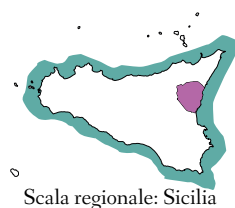
Nella fascia costiera di interesse progettuale, attraversata dalla linea ferroviaria dismessa che trattiamo, possiamo osservare una varietà di tipologie insediative, di cui nel paragrafo successivo tratteremo le rispettive crescite urbane.

Nell'area che va da Acireale ad Acicastello, da nord a sud troviamo i centri urbani principali, quali Acireale, Aci Sant'Antonio, Acitrezza (il cui centro è adiacente ed affacciato sul mare), Acicastello. Gli agglomerati urbani si trovano nel loro intorno e sviluppati prevalentemente lungo la costa. L'insediamento diffuso invece si trova nelle periferie di questi centri urbani, retrostanti alla fascia costiera.

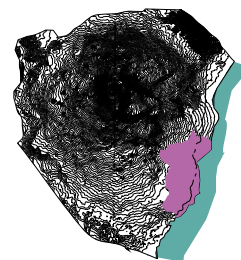
Meno numerosi e di ampia superficie risultano gli insediamenti agricoli, che ritroviamo nell'area a sud di Acireale, vicino alla stazione vecchia, una zona tra quest'ultima e Acitrezza e qualche insediamento diffuso nella zona a sud di Acicastello.

Procedendo verso l'entroterra prevalgono gli insediamenti diffusi, con qualche agglomerato agricolo man mano che si procede verso le zone meno densamente popolate da centri urbani. ⁽⁶³⁾

KEYPLAN







Scala regionale: Sicilia







Piano d'ambito 13:
Cono vulcanico etneo

Legenda




INSEDIAMENTO CONTINUO IN AREE URBANE

-  Centro urbano
-  Agglomerato urbano
-  Agglomerato urbano di tipo lineare
-  Agglomerato urbano in fase di costruzione

INSEDIAMENTO DIFFUSO

-  Edilizia diffusa
-  Edilizia isolata
-  Nucleo rurale elementare
-  Impianto

INSEDIAMENTO CONTINUO IN AREE AGRICOLE

-  Agglomerato edilizio
-  Agglomerato edilizio di tipo lineare
-  Agglomerato edilizio di tipo artigianale o industriale

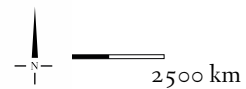
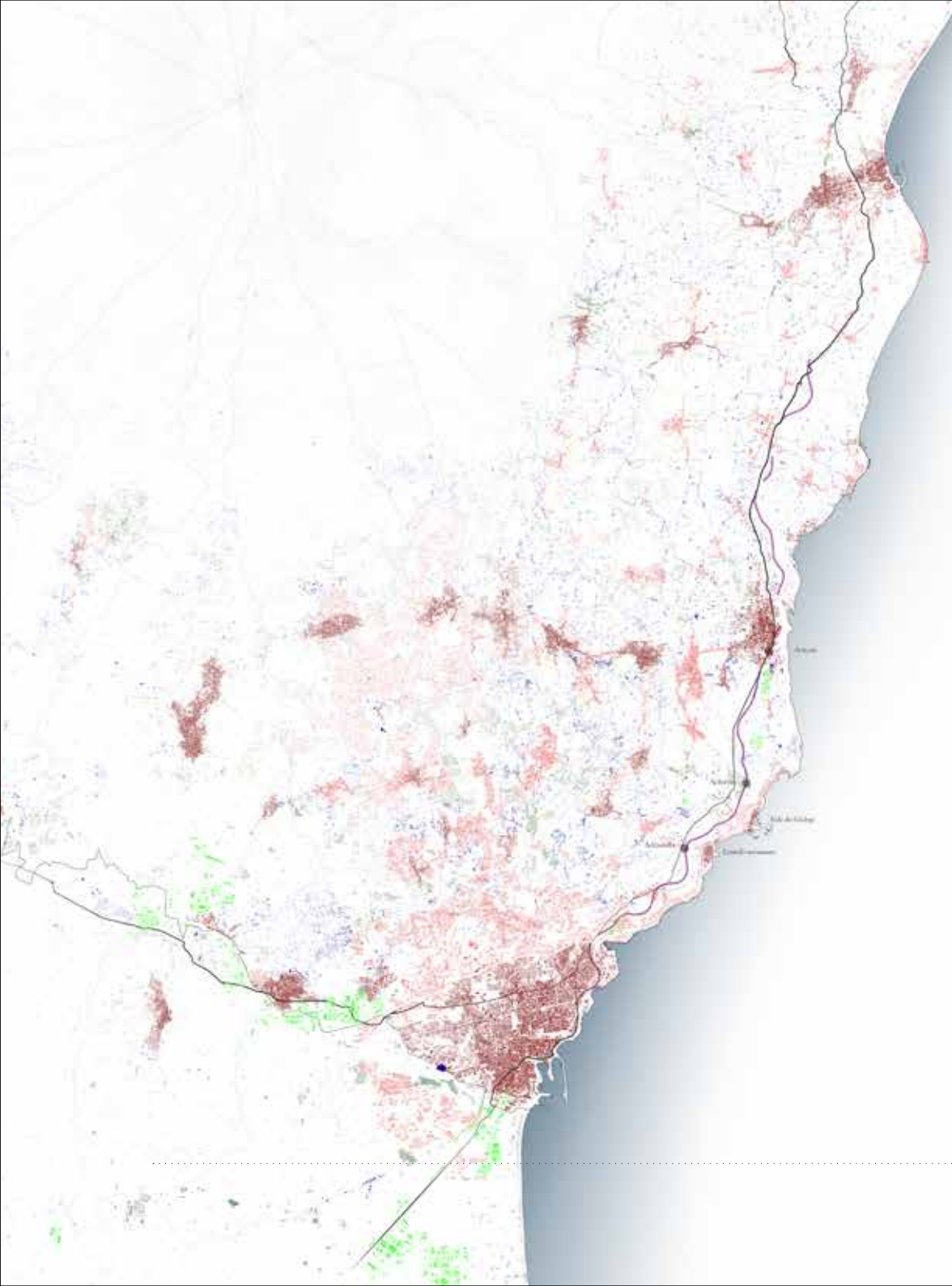
(63) Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17.

Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania.

Aspetti insediativi. Rielaborazione personale.

Fonte: Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17.

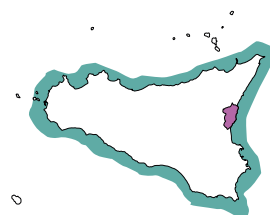
Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania



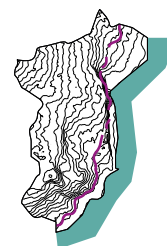
Mappatura della crescita urbana

I tre agglomerati urbani attraversati dalla linea ferroviaria dismessa sono Acireale, Acitrezza e Acicastello. Di queste tre realtà urbane viene evidenziata nella cartografia seguente la crescita nel corso dei secoli. Le città di Acireale e Acicastello hanno un nucleo centrale risalente alla seconda metà del 1800, che si identifica con il centro storico attuale. Acitrezza invece ha un nucleo risalente alla fine del secolo. Tutte e tre le cittadine nacquero lungo la costa e l'ampliamento avvenne verso l'interno fino ad assumere la conformazione che vediamo oggi. ⁽⁶⁴⁾

KEYPLAN



Scala regionale: Sicilia



Paesaggio locale 15: Area metropolitana Terre'Acì

LEGENDA

— Linea attiva: dorsale jonica ME-CT-SR

■ Costruito

CRESCITA URBANA

- - - Limiti comunali

■ Crescita urbana dal 1865 al 1868

■ Crescita urbana dal 1924 al 1940

■ Crescita urbana dal 1895 al 1898

■ Crescita urbana dal 1968 al 1975

■ Crescita urbana ad oggi

AREE STORICHE

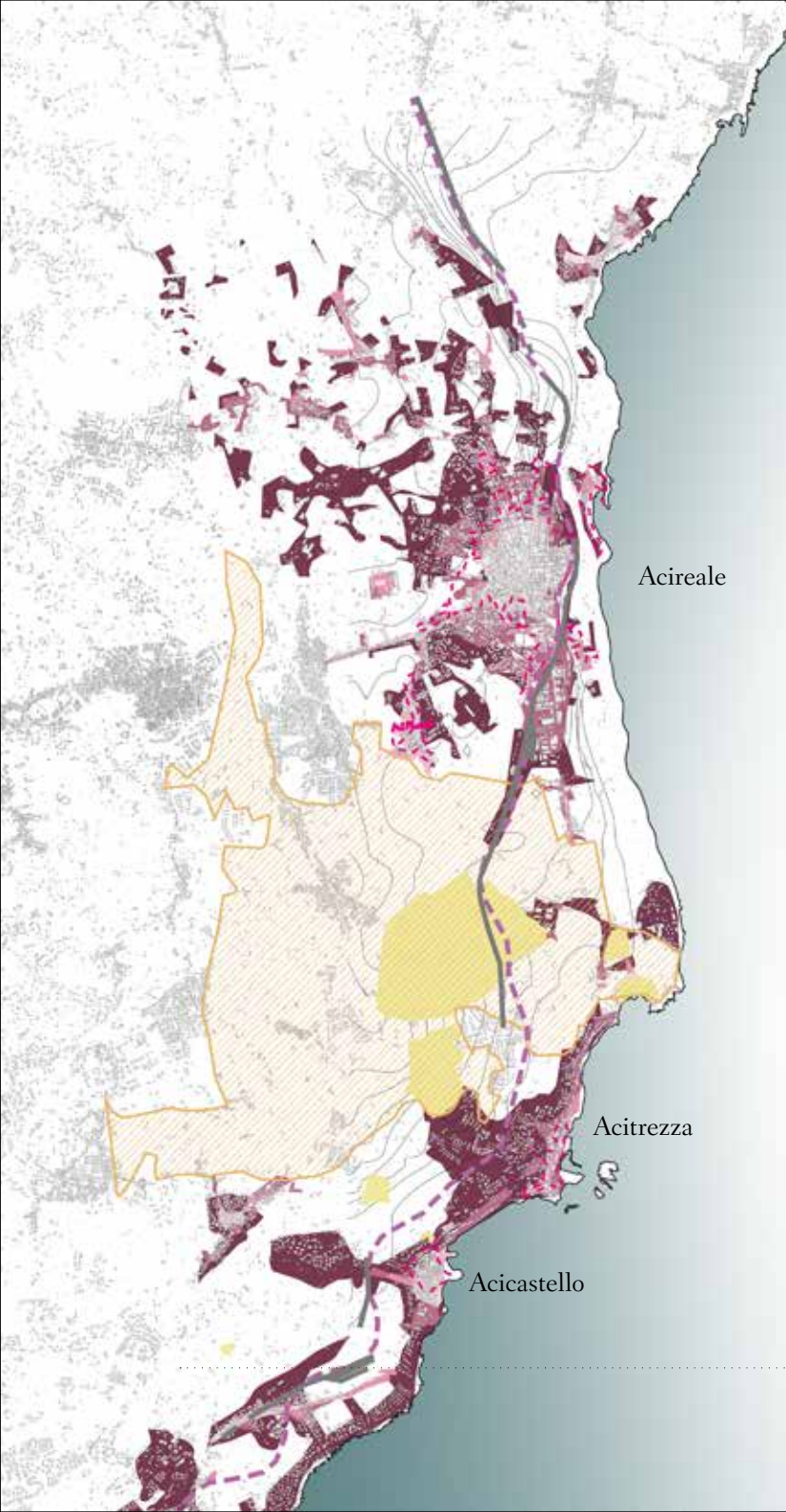
□ Parchi archeologici regionali, L.R. 20/2000

■ Aree di interesse archeologico, art. 142 lett.m., D.lgs. 42/04

⋯ Centri storici

(64) Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17.
Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania.

Mappatura della crescita urbana. Rielaborazione personale.
Fonte: Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17.
Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania

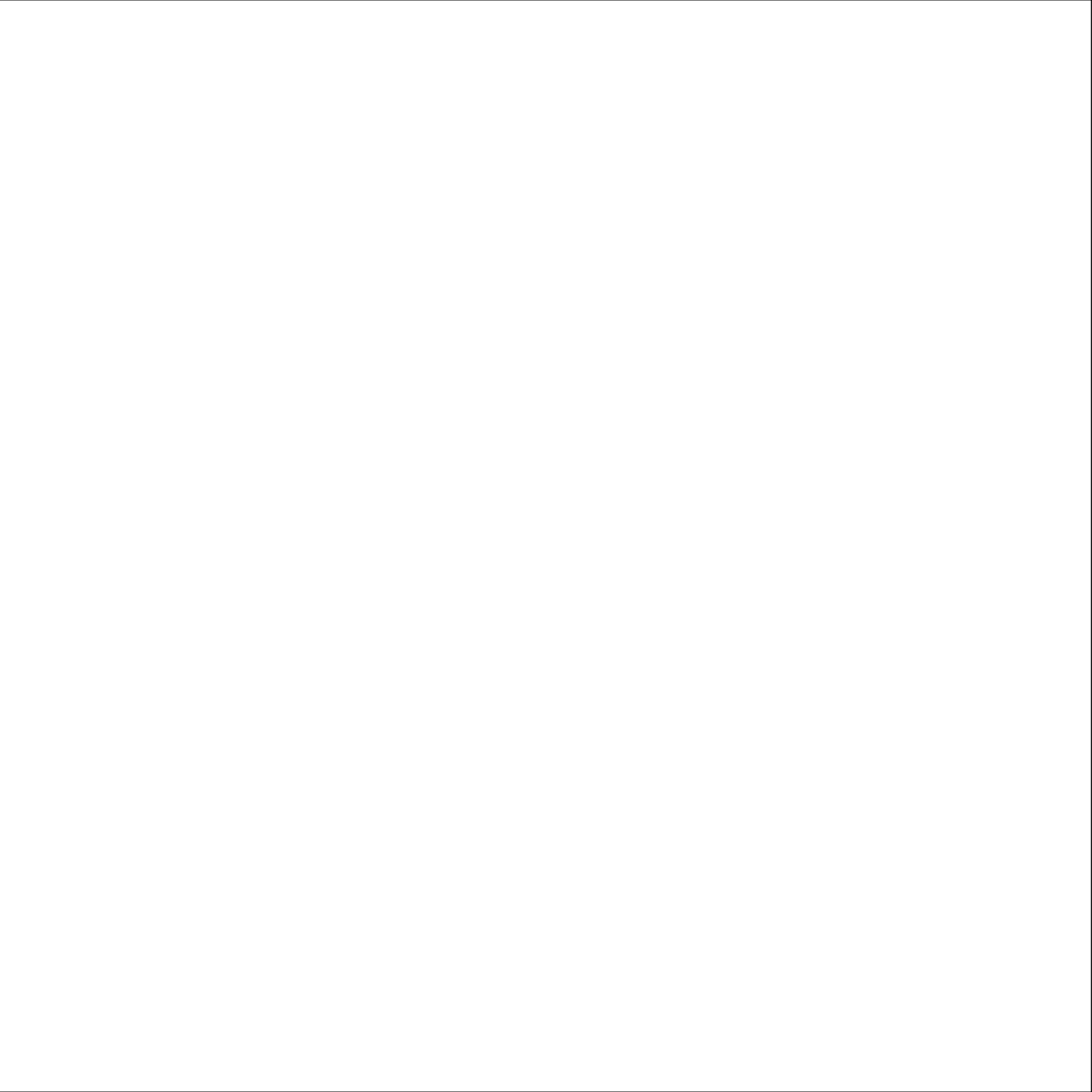


Acireale

Acitrezza

Acicastello





IL PROGETTO ALLA MACROSCALA



7.1

Analisi SWOT

Analizzando con attenzione la porzione di sedime della linea ferroviaria dismessa presa in esame, si possono riscontrare una serie di aspetti che sono riassunti nelle pagine successive sotto forma di analisi SWOT.

I punti di forza e le opportunità che offrono i fabbricati dismessi, il percorso ferroviario e l'intera area del loro contesto sono molteplici e di grande valore paesaggistico, naturalistico e turistico. Grazie alla disposizione del tratto ferroviario, sopraelevato rispetto alla costa, gran parte della tratta risulta avere una ottima visibilità del mare e delle bellezze che lo caratterizzano, quali i Faraglioni dei Ciclopi (visibili dalle stazioni di Acitrezza e Acicastello) e il Castello normanno-svevo (visibile dalla stazione di Acicastello). Inoltre i territori di Acireale, Acitrezza e Acicastello

hanno un carattere e storia comuni e per questo il percorso che si creerebbe esalterebbe questo legame territoriale, valorizzandone gli aspetti peculiari.

Tuttavia non mancano dei punti di debolezza e delle minacce.

Innanzitutto c'è da sottolineare il fatto che non tutto il sedime sia ben conservato ma spesso per alcuni tratti questo viene completamente ricoperto dalla vegetazione spontanea: questo comporta grosse opere di riqualificazione in modo da rendere agibile il tratto. Inoltre i fabbricati, seppur essendo attualmente in uso (in riferimento alle stazioni di Acireale e Acicastello, come verrà chiarito nei paragrafi successivi) presentano dei danni più o meno notevoli; in particolare la stazione di Acitrezza rileva gravi lesioni dovute allo stato di completo abbandono.

Infine per alcuni tratti il tracciato si trova in zone con funzioni poco compatibili con il territorio (aree industriali o discariche) o rientranti in territori privatizzati, e la presenza di barriere fisiche quali cancelli o muri laterali impediscono la permeabilità fisica e visiva.



La traccia ferroviaria è in buono stato, riconoscibile. Il percorso è lineare e organico, attraversando territori dal forte carattere culturale. I fabbricati sono in uno stato di conservazione discreto e godono di una visibilità della costa che rende il percorso panoramico.



7.a Vista dalla vecchia stazione di Acitrezza (2019)
Autore: Mangiameli Adriana



7.b Vista dalla vecchia stazione di Acicastello (2019)
Autore: Mangiameli Adriana



In alcuni tratti il tracciato viene ricoperto dalla vegetazione spontanea e quindi risulta poco riconoscibile. Inoltre lo stato di conservazione di alcuni manufatti risulta molto scarso con gravi danni agli edifici.



7.c *Vegetazione infestante lungo il sedime (2019)*
Autore: Mangiameli Adriana



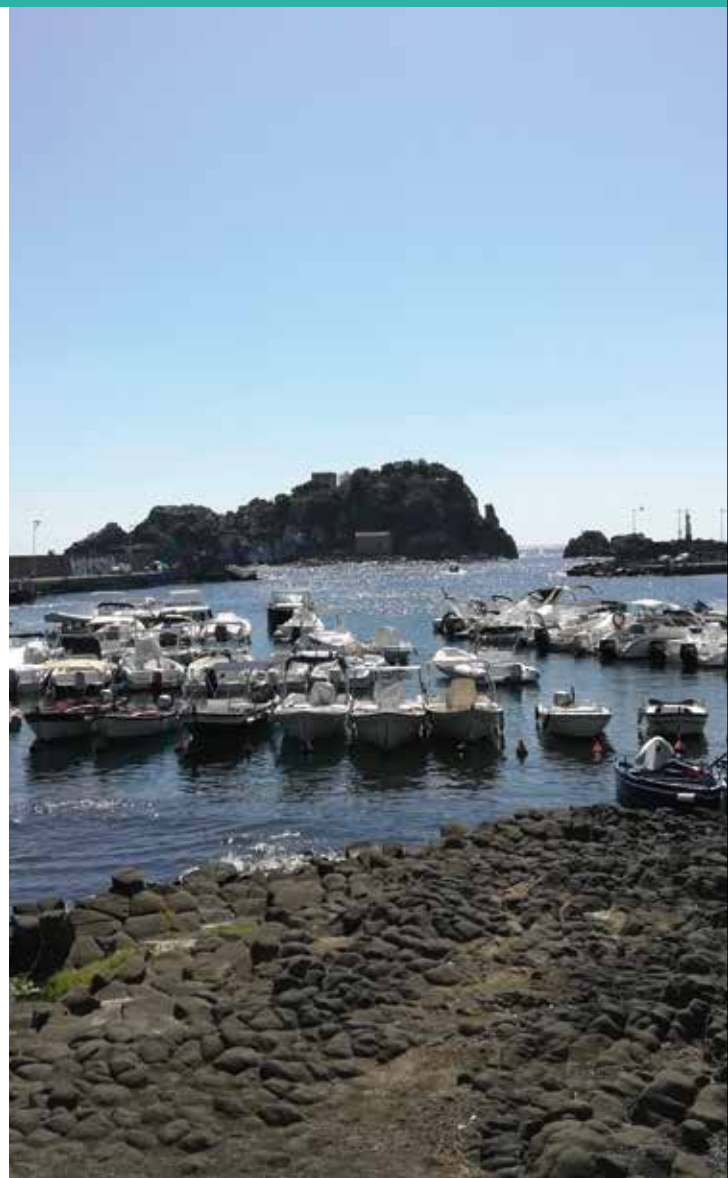
7.d *Fabbricato in stato di degrado annesso alla stazione di Acitrezza (2019)*
Autore: Mangiameli Adriana



La posizione della tratta è strategica, tra la dorsale jonica e l'entroterra etneo. Questo ne aumenta il potenziale attrattivo, considerando anche che la località è molto turistica grazie alla presenza dei Faraglioni dei Ciclopi.



7.e Vista dalla stazione di Acicastello: Castello normanno svevo (2019)
Autore: Mangiameli Adriana



7.f Porto di Acitrezza (2019)
Autore: Mangiameli Adriana



In alcuni tratti il tracciato si trova in zone con funzioni poco compatibili con il territorio (aree industriali o discariche). Inoltre alcune tratte rientrano in territori privatizzati e la presenza di barriere fisiche quali cancelli o muri laterali impediscono la permeabilità fisica e visiva.



7.g Impedimenti fisici lungo il sedime. Tratto nei pressi di Acireale (2019)
Autore: Mangiameli Adriana



7.h Incongruente lungo il tratto di Acicastello, lato stazione (2019)
Autore: Mangiameli Adriana

7.2

Strategie progettuali

Dopo avere compreso gli aspetti culturali e naturalistici che caratterizzano il territorio delle Terre d'Aci, è possibile trarre delle linee strategiche che definiscono il concept del progetto che si esplicherà in seguito nella realizzazione dello stesso.

Le tre parole chiave su cui si basa il progetto sono: connessione, rigenerazione e valorizzazione.

Connettere

Le tre città di Acireale, Acitrezza e Acicastello sono realtà dalla storia e dalle tradizioni comuni, ognuna con delle bellezze paesaggistiche proprie ma unite dal Mare, il *fil rouge* di quello che sarà il “racconto” del progetto. Ed è proprio quest'ultimo a creare una connessione tra le aree considerate, aiutato e supportato dal percorso ciclopedonale che si insedia

lungo il sedime ferroviario dismesso. Un viaggio che conduce alla scoperta sia delle tre città coinvolte ma anche delle loro tradizioni, produzioni locali, eccellenze enogastronomiche e bellezze naturalistiche e paesaggistiche.

Rigenerare

La tratta ferroviaria dismessa dunque collega e allo stesso tempo rigenera tutto ciò che attraversa.

Prime fra tutte, le stazioni dismesse del vecchio tracciato acquisiscono una nuova vita, una nuova funzione e si pongono come centralità, ovvero punti di riferimento dell'intero percorso.

Di riflesso, anche nei Paesi coinvolti viene rinnovato l'interesse per il territorio e le sue bellezze naturali ma anche le sue eccellenze locali nel settore enogastronomico, punto focale dell'economia siciliana. Infine, il tracciato ferroviario stesso si rigenera, nel senso più letterale del termine: esso rinasce, rivive con la conversione a percorso e si apre al pubblico. La sua panoramicità viene sfruttata per creare un viaggio attraverso il territorio, con tappe intermedie che permettono di conoscerlo meglio e di osservarne le bellezze.

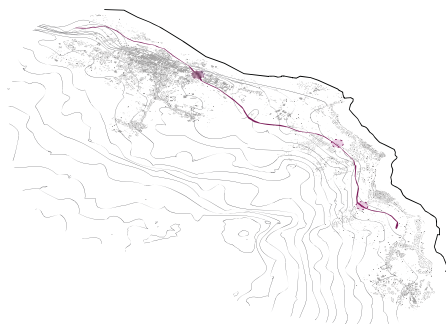
Valorizzare

Attraverso la rigenerazione si instaura un dialogo con il territorio, il quale ci parla della sua storia e delle sue tradizioni.

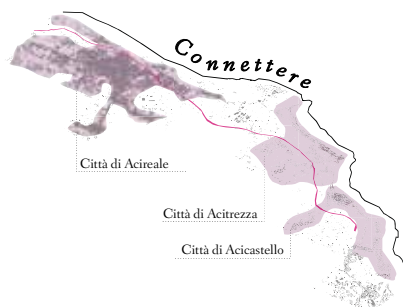
Il percorso permette di far risaltare quelle caratteristiche che non sono così evidenti a tutti coloro che visitano il territorio: l'obiettivo è la valorizzazione della zona attraversata, di tutto il territorio delle Terre d'Aci, dalla loro fascia costiera all'entroterra.

La percorrenza da Acireale ad Acicastello e viceversa ha un legame stretto con la costa e il mare ma anche con la parte più interna del territorio, che presenza delle bellezze legate sia al Monte Etna, grande presenza che padroneggia tutta l'area, sia al paesaggio agrario e alle produzioni di eccellenza, quali agrumi e viti.

1. AREA DI INTERVENTO: LE TERRE D'ACI
Il territorio interessato lungo la costa jonica



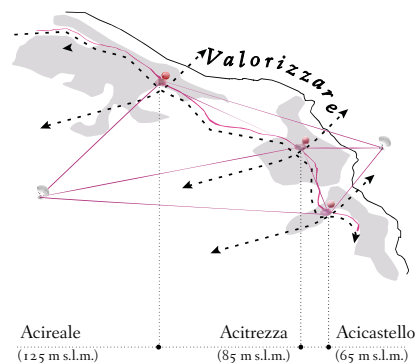
2. LE REALTÀ COINVOLTE
Tre città dalla storia e tradizioni comuni



3. LA VECCHIA LINEA COME NASTRO DI CONGIUNZIONE
La rete diviene nastro infrastrutturale per rigenerare i territori attraversati



4. LE CONNESSIONI ALLA MACROSCALA
Il dialogo con in territorio, dall'entroterra alla costa



7.i Schemi di strategie progettuali.
Elaborazione personale.

offre bellezze naturalistiche, dalla Timpa di Acireale ai Faraglioni dei Ciclopi e il Castello normanno-svevo. I tre territori hanno ciascuno la sua eccellenze: per la città di Acireale è la coltivazione degli agrumi a farla da padrone; per Acitrezza è l'attività ittica che contraddistingue la zona, e il suo porto peschereccio è un elemento che caratterizza l'immagine della città; per Acicastello è il Castello normanno-svevo a padroneggiare nel centro storico.

Queste suggestioni acquisiscono concretezza nel progetto vero e proprio delle stazioni.

7.3

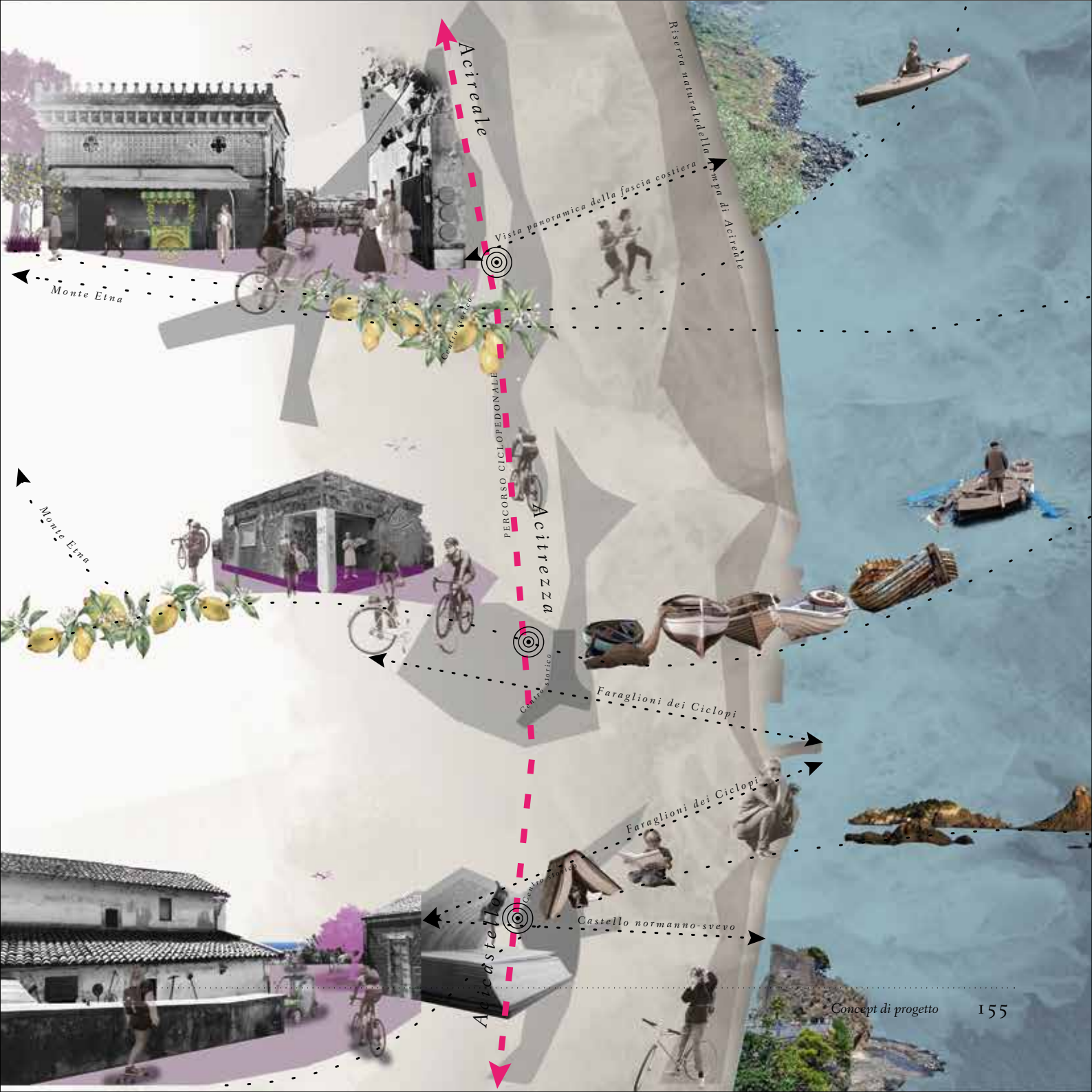
Concept di progetto

Le tre istanze (*connettere, rigenerare e valorizzare*) trovano la loro espressione nella riqualificazione della linea dismessa e dei suoi fabbricati stazione.

Nella pagina seguente (fig. 7.i) è riassunto attraverso un'immagine schematica il concept del progetto.

La tratta si pone come asse centrale e mediazione tra entroterra e fascia costiera, connettendole e rendendo il territorio permeabile in entrambi i sensi. Da un lato si trovano dunque gli edifici delle vecchie stazioni, ormai dismessi del tutto o in parte, ma che si rigenerano ospitando nuove funzioni compatibili con il territorio e offrendo dei servizi turistici e alla comunità locale. Il percorso centrale è un percorso ciclo pedonale con zone di sosta e relax che permettono di godersi l'esperienza del viaggio attraverso il territorio. Dall'altro lato, il litorale ionico

7.1 *Concept di progetto.*
Elaborazione personale.



Acireale

Monte Etna

Monte Etna

Centro Vecchio

PERCORSO CICLOPEDONALE

Acitrezza

Centro storico

Faraglioni dei Ciclopi

Faraglioni dei Ciclopi

Acicastello

Centro storico

Castello normanno-svevo

Riserva naturale della Tempa di Acireale

Vista panoramica della fascia costiera

7.4

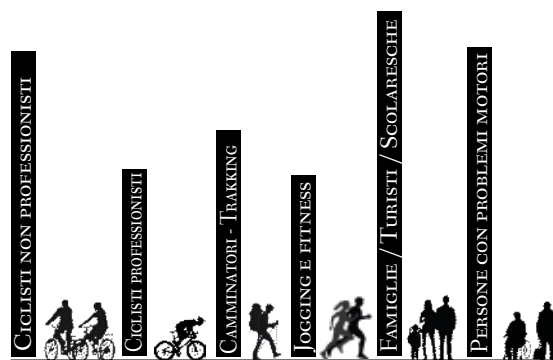
Mappa dei servizi e delle attività

L'inserimento delle funzioni in ciascun fabbricato è stato pensato sulla base degli studi fatti in precedenza. Il percorso ciclo pedonale che si realizza sul vecchio sedime dismesso connette i tre territori, valorizzandone le tradizioni locali.

I servizi che si vanno ad insediare nelle tre sedi sono funzionali ad un percorso che prevede delle utenze molto differenziate ma per lo più in bicicletta o a piedi. La mobilità dolce necessita di alcuni servizi che rendono l'infrastruttura ciclo pedonale autonoma e dalla percorrenza agevolata: con questo si intendono parcheggi per le biciclette, servizi di noleggio di biciclette e auto elettriche per persona con mobilità ridotta e ciclo officine. Questi servizi vengono collocati in modo omogeneo lungo tutti i 6,2 km della tratta, coprendo le esigenze in tutti e tre i fabbricati stazione.

Rimanendo nell'ottica del ciclista, professionista e non, e del pedone, un altro servizio essenziale risulta essere la zona di fermata: gli spazi di sosta infatti sono necessari per coloro che vogliono fermarsi per bisogno (per usufruire della ciclo officina per esempio) ma anche per svago, dal punto di vista più turistico. Infatti, considerando anche un target di utenza più indirizzato al turismo o più semplicemente allo svago durante in tempo libero, gli spazi di sosta sono utilizzati per fare una pausa dalla passeggiata a piedi o in bicicletta e rilassarsi godendosi il panorama visibile dall'alto del percorso.

Il punto più panoramico risulta essere la stazione vecchia di Acitrezza, dove è stata collocata l'area relax e sosta con annessi ciclo officina e parcheggio biciclette. Per quanto riguarda la valorizzazione del territorio in termini di eccellenze locali, sono stati studiati dei servizi e delle attività e improntate proprio sui prodotti locali di spicco. L'Ente di gestione che è stato costituito appositamente per il progetto⁽⁶⁵⁾ offre



7.m Schema delle utenze a cui è rivolto il progetto.
Elaborazione personale.

(65) Si rimanda al capitolo 9 per approfondimento.

dei servizi e delle attività legate alla conoscenza del territorio.

Ad Acireale è stato inserito un shop legato alla vendita di agrumi e vini, due eccellenze locali, e le esperienze offerte sono quindi la degustazione guidata di vini (*Wine Experience*) e la visita all'Etna, bellezza naturalistica che domina in territorio. Inoltre, essendo il fabbricato stazione molto grande rispetto alle altre due presenti lungo il percorso, sono stati inseriti il punto noleggio auto elettriche e biciclette, che ritroveremo anche nella stazione vecchia di Acicastello ma in misura molto ridotta. Così la stazione di Acireale si pone come maggiore punto di noleggio mezzi.

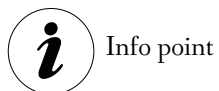
La stazione vecchia di Acitrezza accoglie l'ampia zona relax e sosta con vista sui Faraglioni dei Ciclopi e sulla costa ionica. È inoltre presente il punto di ciclofficina e l'area di parcheggio biciclette.

Le attività organizzate dall'Ente sono legate al turismo ittico, come il Fishing Experience, a scopo didattico e di conoscenza del territorio e dell'attività secolare del Porto di Acitrezza. È presente inoltre un punto vendita di pesce fresco in modo da valorizzare e far conoscere i prodotti locali.

Ad Acicastello, il fabbricato stazione accoglie una funzione che le altre stazioni non presentano: la stazione si fa ostello per i viaggiatori che vogliono trascorrere un breve soggiorno con vista sulla costa, sui Faraglioni dei Ciclopi e sul Castello normanno-svevo. Le attività correlate riguardano infatti la conoscenza del centro storico della cittadina, il cui fulcro è proprio il Castello.

In tutte e tre le stazioni sono presenti degli Info Point, principali punti di accoglienza, informazione e gestione delle attività presenti in ciascuna stazione.

SERVIZI DI ACCOGLIENZA



Info point

SERVIZI DI NOLEGGIO



Bike sharing



Car sharing elettrico

SERVIZI AUSILIARI



Ciclo officina



Parcheggio bici



Zona sosta e relax

SHOPS



kmo

Mercato del pesce



Mercato vinicolo
Vino della zona
dell'Etna DOC, vigneti
situati alle pendici del
vulcano



Mercato frutticolo
specialità agrumi

ESPERIENZE E ATTIVITÀ



Escursioni guidate sull'Etna



Wine experience



Fishing experience / turismo ittico



Escursioni alle Isole dei Ciclopi



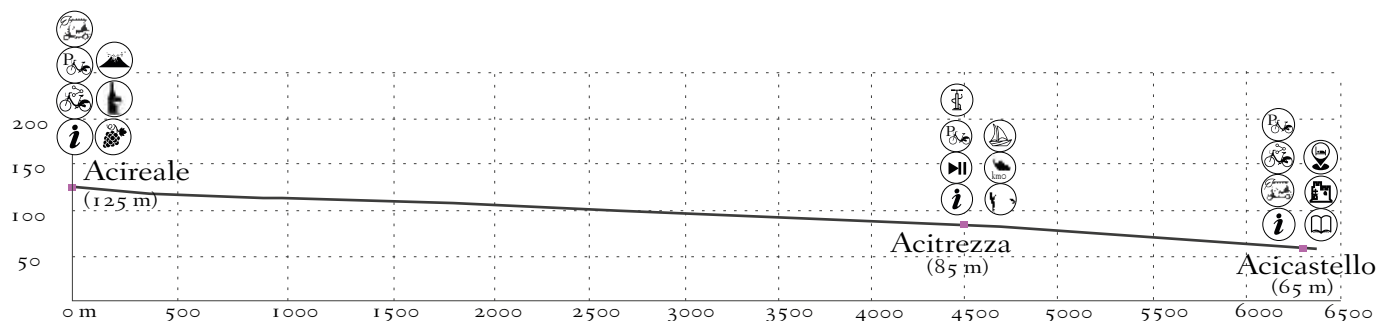
Visita al castello normanno



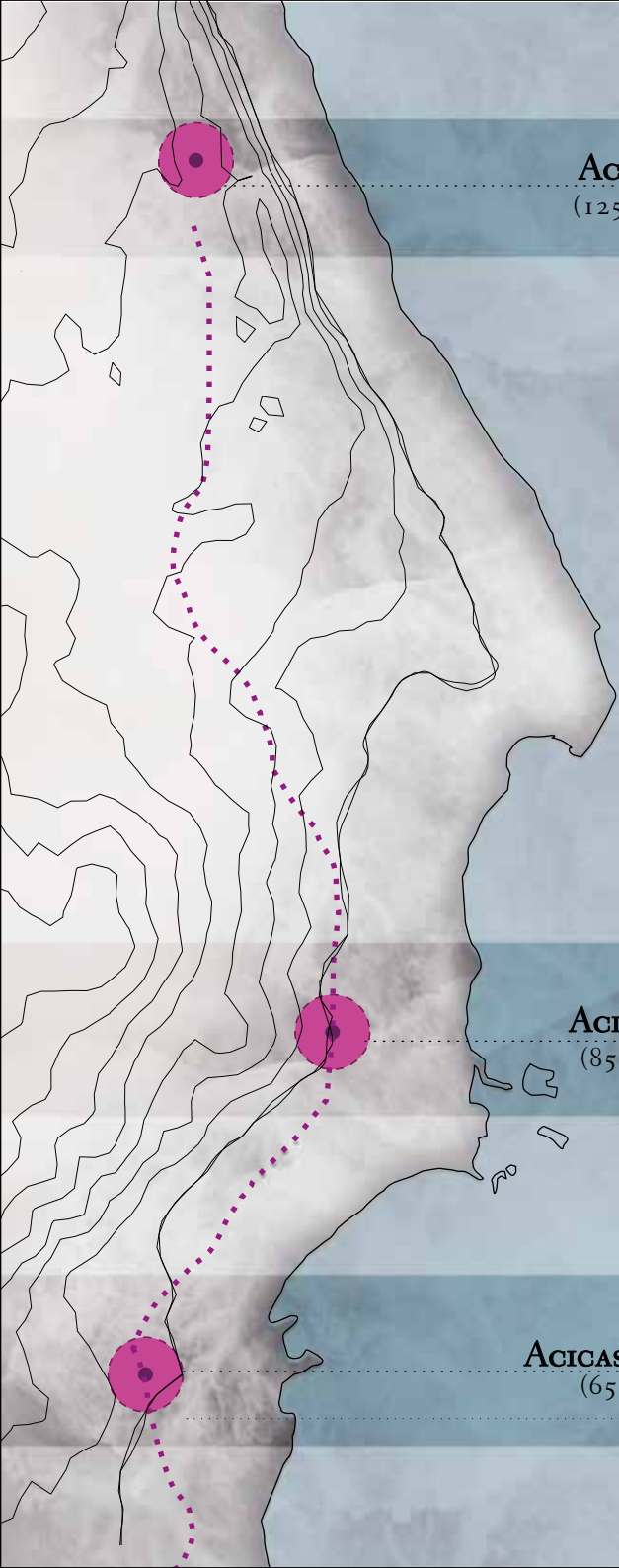
Cultural experience



Struttura ricettiva: ostello



7.n Mappa delle funzioni.
Elaborazione personale.



ACIREALE
(125 m s.l.m.)

SERVIZI



ATTIVITÀ



ACITREZZA
(85 m s.l.m.)

SERVIZI



ATTIVITÀ



ACICASTELLO
(65 m s.l.m.)

SERVIZI

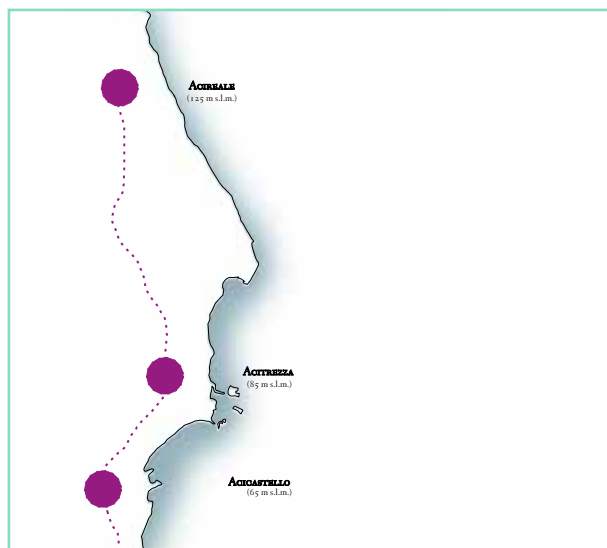


ATTIVITÀ



7.5

Acireale: stato di fatto e ipotesi di intervento



ACIREALE



Il sopralluogo: Agosto 2019

Il fabbricato della vecchia stazione di Acireale è situato in Piazza Agostino Pennisi, nel centro storico della città. Questa posizione risulta essere privilegiata in quanto l'edificio è ben riconoscibile e si affaccia con il suo fronte principale alla piazza. Un viale alberato ne copre in parte il prospetto, tuttavia la presenza del verde è un elemento positivo poiché forma un viale ombreggiato lungo i fabbricati. (fig. 1)

Il complesso della stazione, formato da tre edifici, si trova a 2km a nord rispetto alla nuova stazione di Acireale e lungo il medesimo asse ferroviario: la linea Messina-Siracusa-Catania ancora attiva passa

quindi accanto al tracciato vecchio, tangente il vecchio sedime. (fig. 6)

L'edificio principale è quello centrale, costituito da un corpo centrale a due elevazioni e due laterali ad una sola elevazione. Il tutto era completato, da una elegante pensilina in ferro con colonne portanti in ghisa di stile neoclassico a copertura del primo binario, rimossa inopportuna negli anni ottanta. Ferrovie dello Stato lo ha concesso in locazione a Poste Italiane, con scadenza nel 2021. (fig. 3) ⁽⁶⁶⁾

Il fabbricato adiacente è un piccolo corpo ad una elevazione con originaria funzione di bagni e attualmente non utilizzato. (fig. 2)

Il casino in stile neogotico che notiamo sul fianco

⁽⁶⁶⁾ awfp.ferservizi.it/PortaleVendite, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

1.



2.



3.



nord-est (fig. 5) era la ex sala d'aspetto privata dei Floristella-Pennisi, baroni di Acireale, in seguito utilizzata come magazzino e lampisteria.⁽⁶⁷⁾

Questa zona, con il suo cortile adiacente (fig. 4), dà valore ad un futuro riutilizzo in quanto è un tipo di architettura che si slega dalla tradizione delle tipologie ferroviarie (caselli, case stazione, ecc.) ed evidenzia invece quella che è la cultura classica e barocca della città di Acireale.

Oggi questo piccolo edificio è in gestione per un'attività di ristorazione/bar e presenta un dehors nella zona adiacente facente parte del territorio di Ferrovie dello Stato.

Nel complesso, lo stato di conservazione risulta

discreto e questo è sicuramente attribuibile al fatto che la maggior parte dei locali sono ancora oggi in uso, per attività diverse da quelle originarie, ma che comunque ne garantiscono una minima opera di manutenzione che permette agli edifici di rimanere in buono stato.

(67) dall'Enciclopedia Treccani: locale dove si conservavano gli apparecchi di illuminazione necessari al servizio ferroviario.

4.



5.



6.



Principali fenomeni di degrado

La stazione di Acireale presenta dei fenomeni di degrado di media entità, nonostante al suo interno ospiti delle funzioni. Con gli opportuni trattamenti chimici, di pulizia delle superfici e di ristrutturazione in generale questi dissesti sono risolvibili; apparentemente in sicurezza risultano le strutture: ciò è deducibile dal fatto che l'insediamento di attività all'interno di questi edifici dovrebbe essere avvenuta previa verifica strutturale e di agibilità.

I principali casi di degrado che si riescono a rilevare sono:

» *rasatura*, ovvero l'applicazione di cemento su

una superficie che crea discontinuità materica al prospetto; questa è causata dalla sigillatura, costipamento o rappezzo per la reintegrazione di vuoti, mancanze o lacune presenti nella muratura esistente; (1.)

» *vegetazione infestante*: la presenza di vegetazione varia causata dagli accumuli di Umidità o dall'attacco di organismi autotrofi (batteri, alghe...) e per la mancata manutenzione; (2.)

» *patina biologica*, che consiste nella creazione di uno strato omogeneo aderente alla superficie di natura biologica. La causa si ritrova negli accumuli di umidità, attacco di organismi autotrofi e mancata manutenzione da parte dell'uomo. (3.)

1.



2.



- » *marcescenza*: macchie e progressivo sfaldamento dell'elemento causato dall'acqua e dall'aria, che possono contenere agenti contaminanti come corrosivi chimici, sporcizia e polvere. (4.)

3.



4.



La struttura del fabbricato stazione

La struttura del fabbricato viaggiatori, ovvero l'edificio principale e centrale della stazione vecchia, è deducibile sia dalle planimetrie storiche ⁽⁶⁸⁾, sia "grazie" ai fenomeni di degrado sulla facciata che ne hanno causato in alcuni punti il distacco e quindi possibile vedere la struttura portante a vista per alcuni piccoli punti.

La fig. 7.0 è una schematizzazione della struttura del complesso:

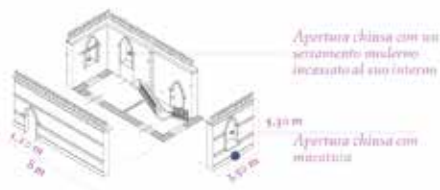
- » il fabbricato viaggiatori presenta una struttura portante in muratura con dei muri portanti ben riconoscibili in planimetria e che la scandiscono

regolarmente (evidenziati in rosso); l'impianto distributivo verticale si trova nel corpo centrale dell'edificio, l'unico ad avere due elevazioni. È possibile notare un'aggiunta recente di una veranda dalla struttura metallica, che amplia il corpo centrale e si estende sulla terrazza adiacente. La copertura è a quattro falde, della tipologia a padiglione con coppi.

- » L'edificio degli ex bagni è anch'esso in muratura, ad una elevazione e copertura piana;
- » L'ex lampisteria è di gran lunga più interessante in quanto, pur essendo anch'essa in muratura portante, presenta un apparato decorativo in stile neogotico che la distingue dagli altri edifici.

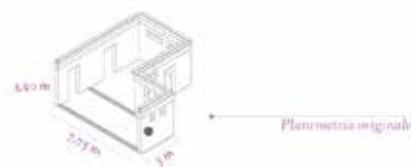
EX MAGAZZINO E LAMPISTERIA

N° piani: Un piano + un ammezzato
Sup. utile primo piano: 18 m²
Sup. utile ammezzato: 18 m²
Utilizzo attuale: bar



EX BAGNI

N° piani: 1
Sup. utile primo piano: 35,5 m²
Utilizzo attuale: non in uso

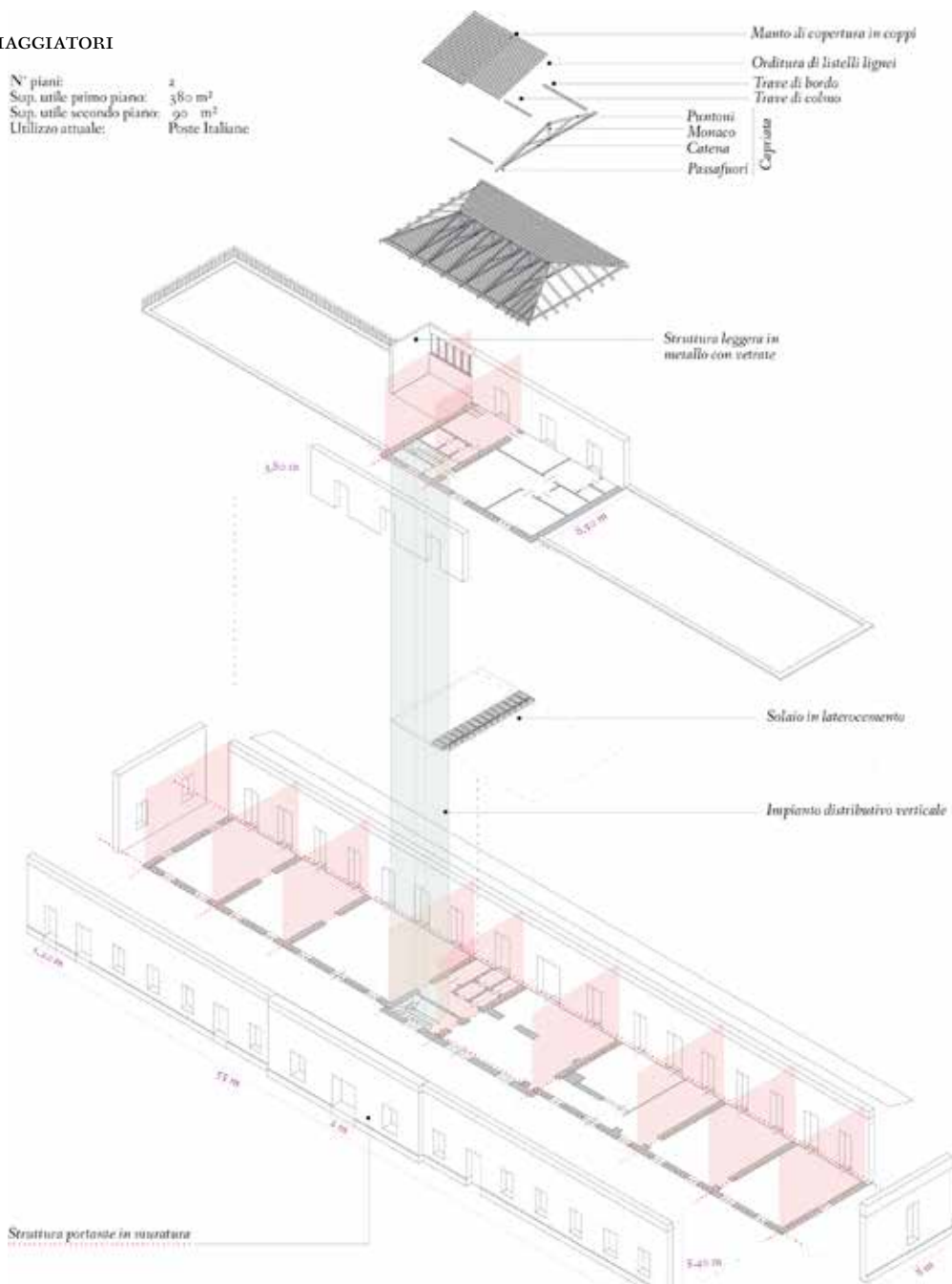


7.0 Schema della struttura degli edifici della stazione di Acireale.
Elaborazione personale.

(68) www.archiviofondazionefs.it, Fondazione FS Italiane, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

FABBRICATO VIAGGIATORI

N° piani: 2
 Sup. utile primo piano: 380 m²
 Sup. utile secondo piano: 90 m²
 Utilizzo attuale: Poste Italiane



Elaborati tecnici: la stazione ieri e oggi

Alla pagina successiva (fig. 7.q) è illustrata la stazione di Acireale e i due fabbricati annessi nella conformazione odierna e in quella del 1867, anno della sua costruzione ⁽⁶⁹⁾.

Dalla sovrapposizione delle due planimetrie si può notare come l'edificio un tempo adibito ai bagni è notevolmente cambiato in seguito al cambiamento della sua funzione.

L'interno del fabbricato viaggiatori non ha subito modifiche sostanziali: notiamo qualche intervento di abbattimento di partizioni interne per ampliare i locali e far spazio alle nuove attività insediate.

La grossa modifica che ha comportato la perdita di una parte caratterizzante la stazione è stato lo smantellamento della tettoia dal lato dei binari: l'elegante pensilina in ferro aveva delle colonne portanti in ghisa di stile neoclassico (come è possibile notare dalla sezione trasversale AA') rimossa inopportunamente negli anni ottanta.

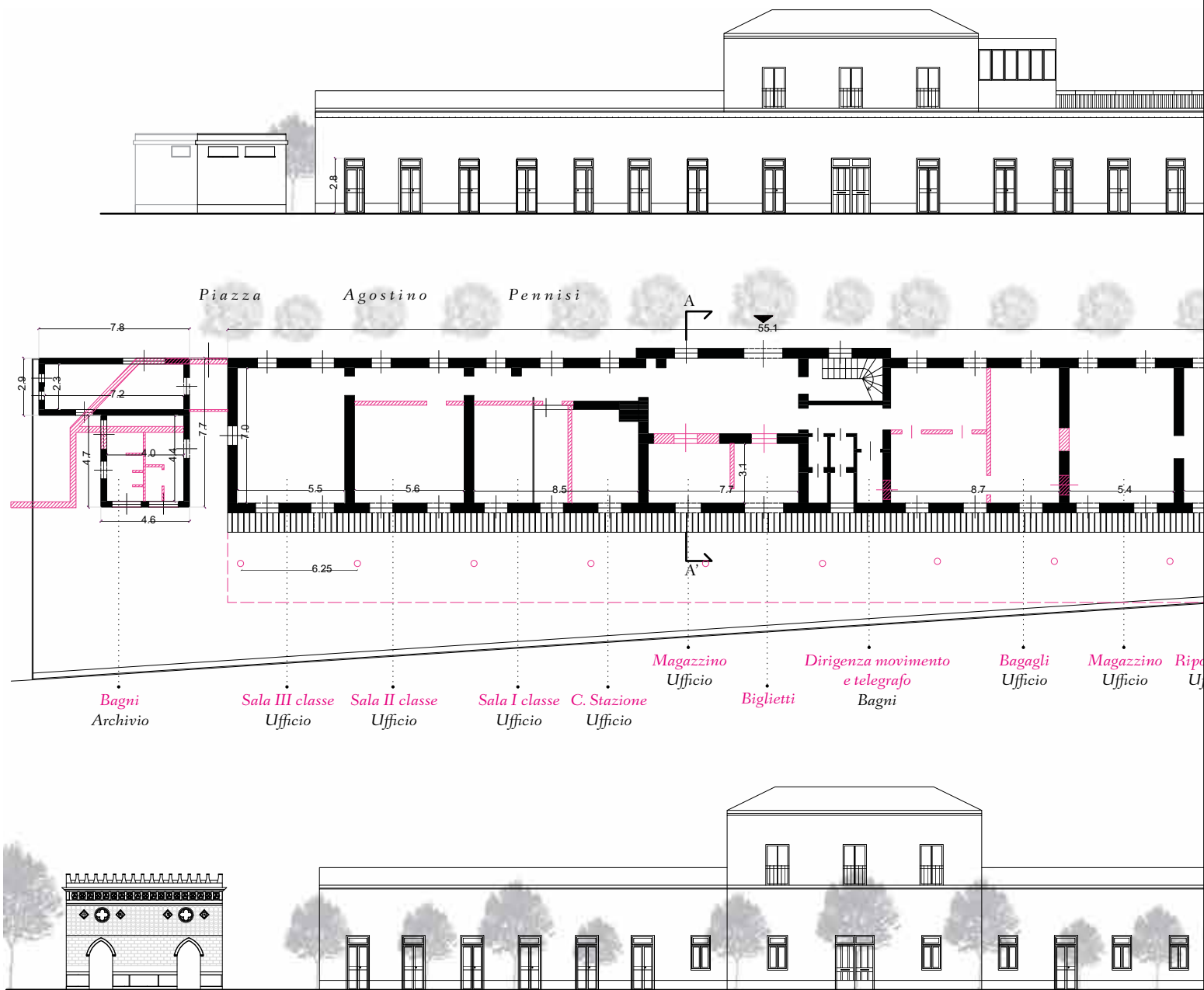
Il casino in stile neogotico non presenta mutazione al suo esterno e anche internamente appare senza grosse modifiche.

(69) *Elaborati tecnici dall'Archivio Architettura di Fondazione FS Italiane, www.archiviofondazionefs.it, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*



7.p Foto d'epoca della stazione vecchia di Acireale nell'anno 1867.

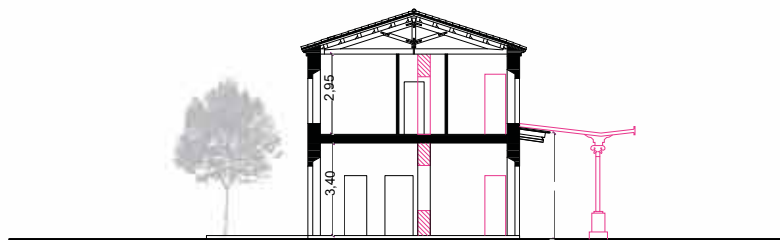
Fonte: www.fancityacireale.it/wordpress2/piccola-storia-di-jaci-la-stazione-ferroviaria-anno-1867/



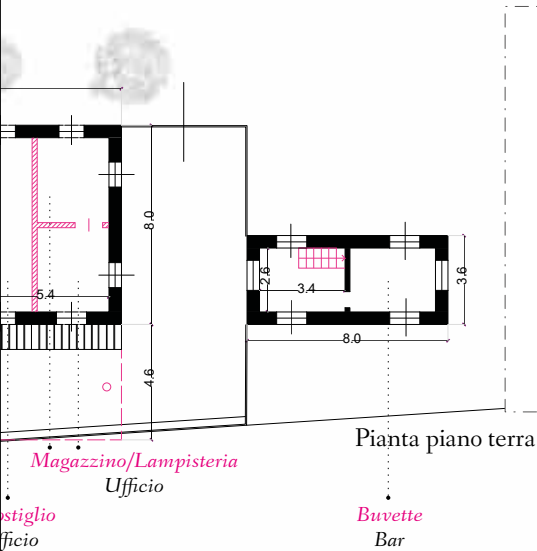
7.1 Elaborati tecnici della stazione vecchia di Acireale. Rielaborazione personale.



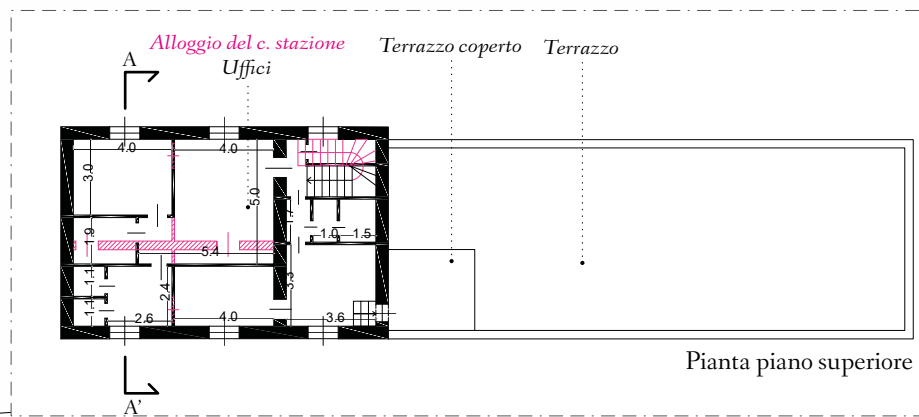
Prospetto nord-ovest, lato binari



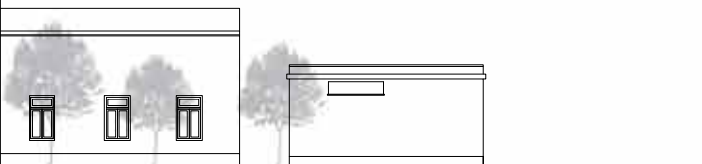
Sezione trasversale AA'



Pianta piano terra



Pianta piano superiore

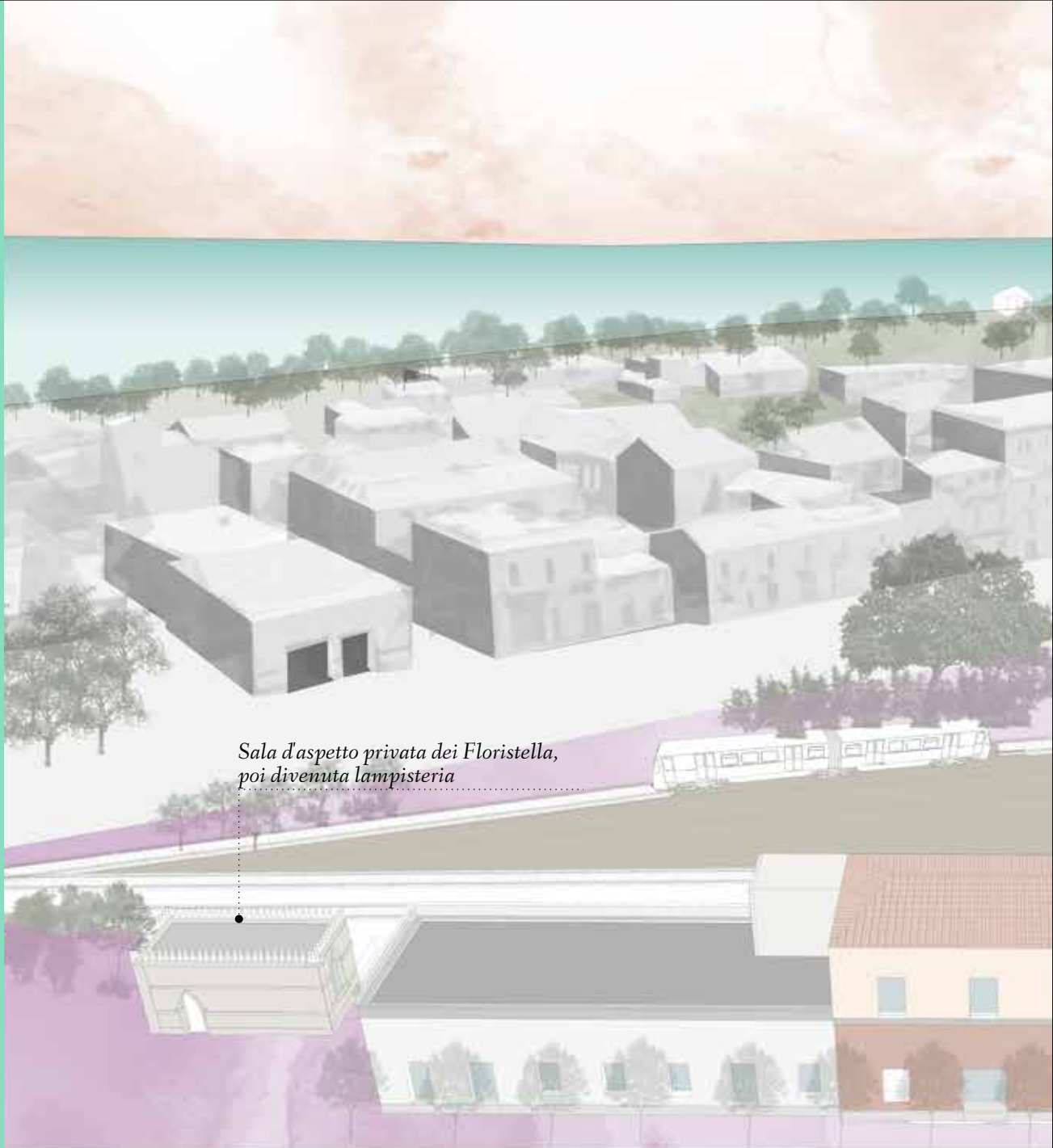


Prospetto principale sud-est, lato piazza

Legenda

- Planimetria originale 1867
- Muratura sezionata
- Stato di fatto (2018)
- ▼ Ingresso principale





*Sala d'aspetto privata dei Floristella,
poi divenuta lampisteria*

*Riserva naturale orientata
della Timpa di Acireale*

Passaggio dei vecchi binari

Fabbricato viaggiatori

Bagni

ino Pennisi

*Elaborazione
personale*

Ipotesi di intervento







L'area di intervento (fig. 7.r) fa parte del centro storico di Acireale, ed è dunque un punto di passaggio turistico. Inoltre Piazza Agostino Pennisi, sul fronte principale della stazione, dà visibilità all'ingresso, incorniciandolo.

Gli elementi che danno valore all'area, turistico e naturalistico, sono sicuramente la Riserva Naturale della Timpa di Acireale, che risulta molto vicina alla stazione e molto ben visibile e raggiungibile a 3,5 km, e l'area del centro storico, culla dell'architettura barocca. Nell'intorno dell'area di progetto non sono individuabili delle attività di prodotti tipici locali.

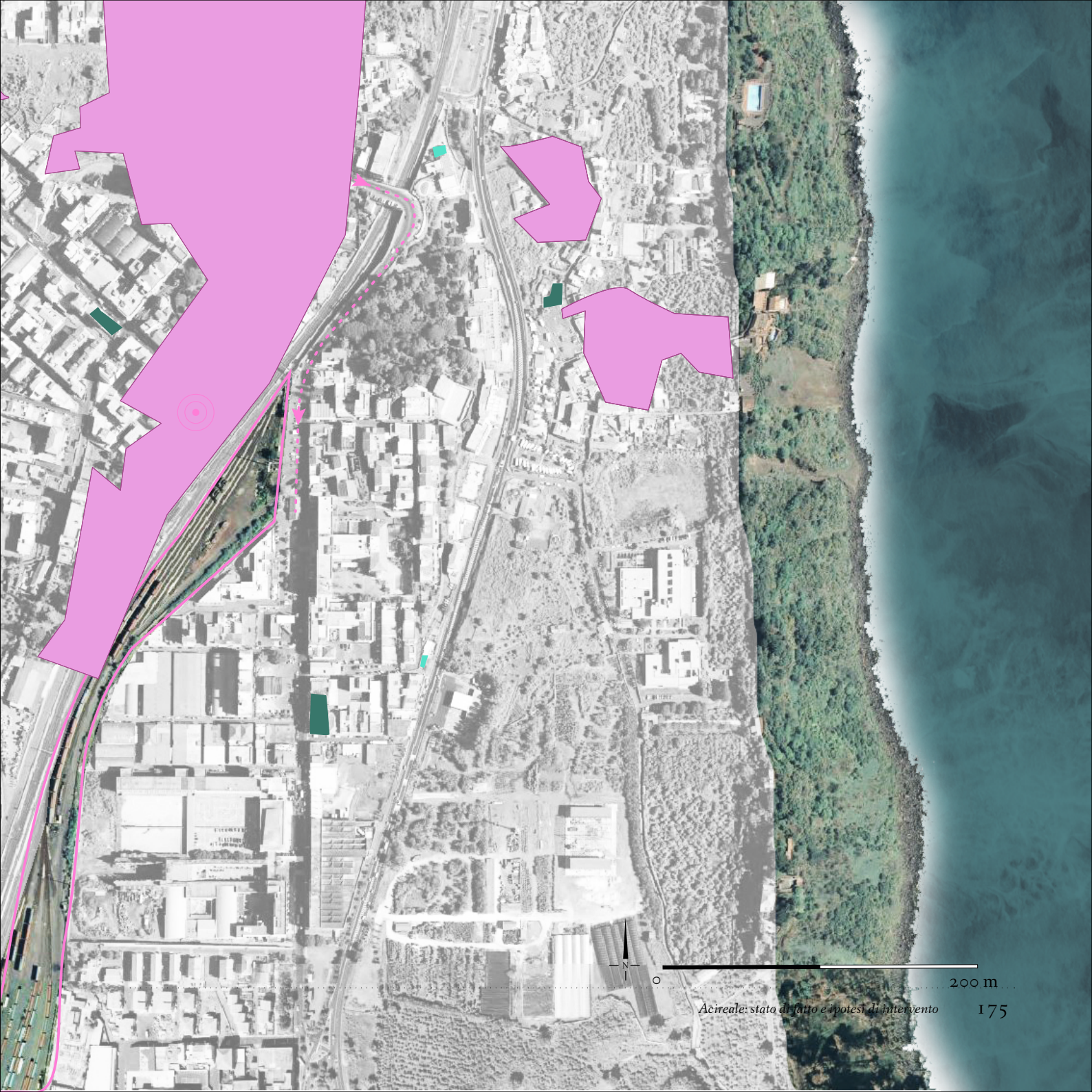
Una volta giunti in stazione sarà possibile usufruire di tutti i servizi qui collocati (fig. 7.s) legati alla valorizzazione del territorio dal punto di vista turistico ed enogastronomico.

Per accedere al percorso ciclo pedonale occorre superare i binari attivi, tangenti la stazione: la via pedonale sfrutta un sovrappasso già presente e collocato a pochi metri dalla stazione; chi possiede mezzi quali bicicletta o auto elettrica a noleggio può usufruire del percorso di 650m segnato nel masterplan.

Legenda

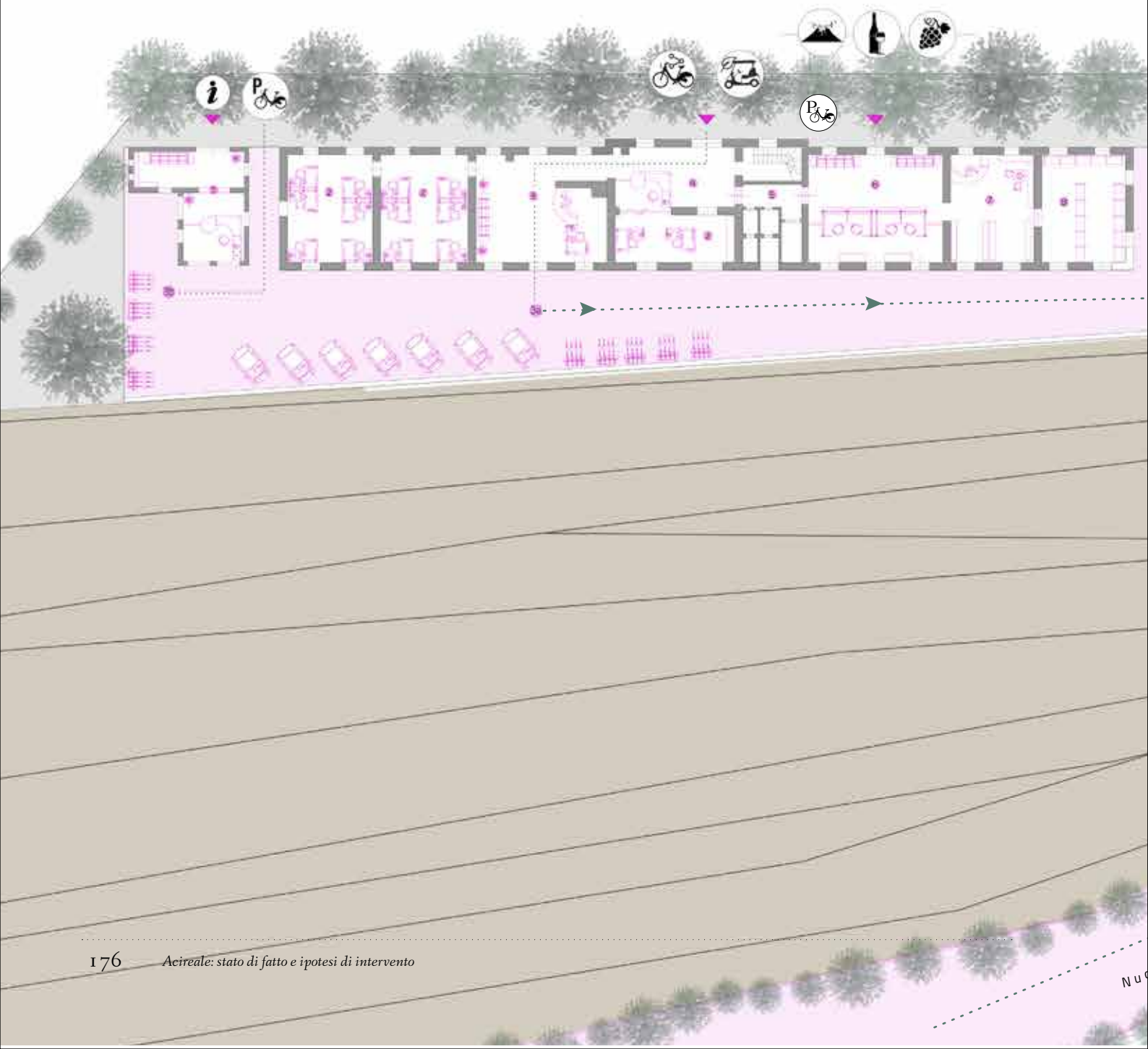
-  Fabbricato stazione
-  Attività di ristorazione
-  Attività alberghiere
-  Percorso per raggiungere la Timpa di Acireale, l'area balneabile
-  Aree del centro storico
-  Percorso per raggiungere l'area ciclopedonale

7.r Inquadramento dell'area della stazione vecchia di Acireale.
Elaborazione personale.
Fonte ortofoto: Google Earth Pro












200 m

Acireale: stato di fatto e ipotesi di intervento





-  Info point e accoglienza
-  Bike sharing
-  Car sharing elettrico
-  Enoteca
Vino della zona dell'Etna
DOC, vigneti situati alle
pendici del vulcano
-  Wine experience
-  Escursioni guidate sull'Etna
-  Mercato frutticolo
specialità agrumi

-  Flussi e percorsi
-  Accesso al pubblico

- 1** Info point con sala d'aspetto
- 2** Uffici
- 3** Noleggio mezzi,
accettazione e consulenza
- 3^a** Parcheggio mezzi da noleggio
- 4** Accoglienza punto
turistico
- 5** Servizi igienici
- 6** Punto prenotazione esperienze
- 7** Enoteca e Wine experience
- 8** Magazzino
- 9** Mercato frutticolo
specialità agrumi

7.s Planimetria di progetto della stazione vecchia di Acireale. Elaborazione personale.



3a

*Il cortile si
trasforma in area
noleggio mezzi.
Elaborazione
personale.*

I
Gli ex bagni
divengono Info
point.
Elaborazione
personale.





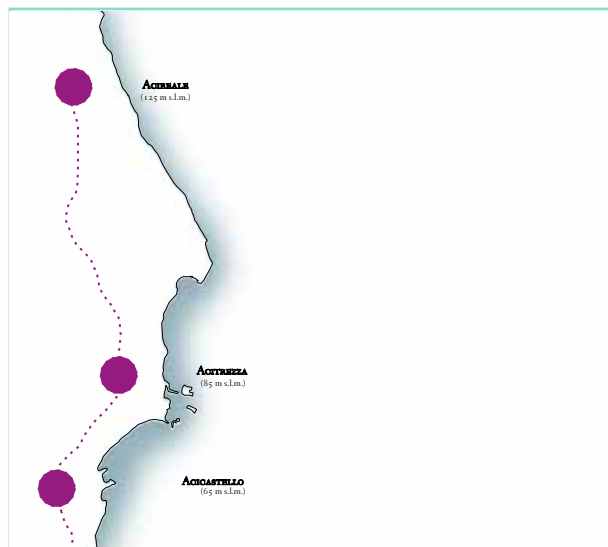
*I vecchi binari divengono percorso dedicato alla mobilità dolce.
Elaborazione personale*



- 9 Il casino neogotico diviene mercato ortofrutticolo con specialità di agrumi.
Elaborazione personale.

7.6

Acicastello: stato di fatto e ipotesi di intervento



The image is a composite graphic. On the left, there is a detailed aerial photograph of the town of Acicastello, showing its dense urban grid and surrounding landscape. On the right, a semi-transparent 3D architectural model is overlaid, showing a modern residential development with white buildings and a prominent pink-roofed structure. The background is a dark, teal-blue sky with a large, bright full moon in the upper right and a small silhouette of a bird in flight. The title 'ACICASTELLO' is written in a white, serif font across the middle of the image.

ACICASTELLO

Il sopralluogo: Agosto 2019

Il fabbricato della vecchia stazione di Acicastello (1.-2.) È situato ad una quota di 65 m s.l.m. a soli 850 m dal Castello normanno-svevo e quindi dalla costa. Questa altitudine e vicinanza al litorale fanno sì che il fabbricato goda di una vista molto panoramica, abbracciando sia la fascia costiera di Acicastello che quella di Acitrezza, in cui sono visibili i Faraglioni dei Ciclopi. (6.)

Il complesso della stazione si compone di un grande fabbricato viaggiatori a due piani e un casino annesso ma dichiarato inagibile data la sua vicinanza ai binari. (3.)

Sul lato nord un basso fabbricato è annesso all'edificio principale, sicuramente di costruzione recente dal momento in cui non compare nelle planimetrie storiche del 1957⁽⁷³⁾. (4.)

Lo stato di conservazione è buono: questo è dovuto al fatto che fu adibito ad abitazione privata subito dopo la sua dismissione. Ferrovie dello Stato lo vendette al capostazione dell'epoca e ancora oggi è abitato dalla sua famiglia⁽⁷⁴⁾.

Qualche caso di degrado si ha sulle superfici, ma strutturalmente l'edificio si presenta in buone condizioni. (5.)

L'area è abbastanza isolata, trovandosi in un territorio semi-collinare. Il vecchio sedime dismessa si trova sul

(73) www.archiviofondazionefs.it, Fondazione FS Italiane, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

(74) Fonte diretta orale, proprietario dell'abitazione privata.

1.



2.



3.



lato sud-est del fabbricato, mentre dalla parte opposta, a nord-ovest, si sviluppano i binari della linea attiva, interrati (sotto la quota del terreno) e uscenti da una galleria.

La posizione del fabbricato è ottimale e inoltre gode di un'area verde antistante e un'ottima visuale panoramica.

4.



5.



6.



Principali fenomeni di degrado

La stazione di Acicastello come abbiamo già detto è abbastanza in buono stato, data la funzione abitativa che ricopre. Pertanto i maggiori fenomeni di degrado si rilevano sulle superfici e sono dovuti agli agenti atmosferici o alla mancanza di manutenzione ordinaria.

I principali casi di degrado che si riescono a rilevare sono:

» *mancanza*: la caduta o perdita di parti causata dai cicli di gelo e disgelo che provocano la frantumazione del laterizio in scagli e squame minute che portano al distacco progressivo

dell'elemento; (1.)

- » *patina biologica*, che consiste nella creazione di uno strato omogeneo aderente alla superficie di natura biologica. La causa si ritrova negli accumuli di umidità, attacco di organismi autotrofi e mancata manutenzione da parte dell'uomo. (2.)
- » *rasatura*, ovvero l'applicazione di cemento su una superficie che crea discontinuità materica al prospetto; questa è causata dalla sigillatura, costipamento o rappezzo per la reintegrazione di vuoti, mancanze o lacune presenti nella muratura esistente (3.);
- » *efflorescenza*, ovvero formazione di sostanze biancastre e cristalline sulla superficie del

1.



2.



manufatto. La causa è data dal ruscellamento delle acque meteoriche sulla facciata; (4.)

3.



4.



La struttura del fabbricato stazione

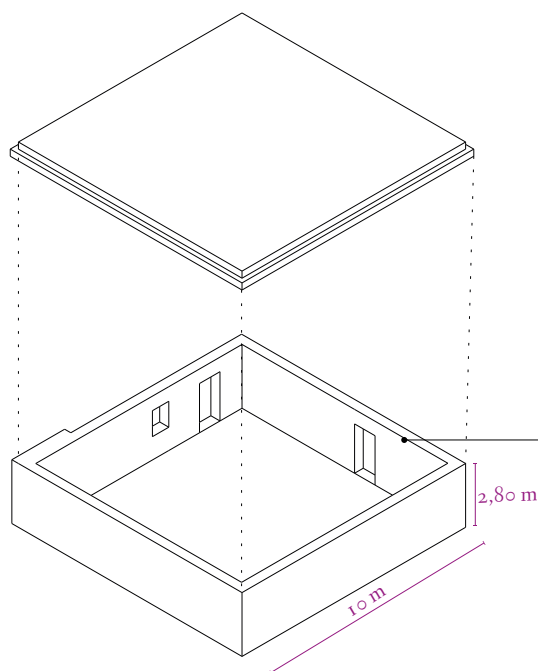
La struttura della stazione di Acicastello è ipotizzabile dalle planimetrie storiche ⁽⁷⁵⁾: la costruzione è in muratura portante e anche il basso fabbricato annesso può essere assimilabile a questa tipologia.

La fig. 7.t è una schematizzazione dell'impianto strutturale del complesso:

- » il fabbricato viaggiatori presenta due elevazioni, con le murature portanti che ne scandiscono la distribuzione; il vano scala è posizionato sul fronte sud-est dal lato dei vecchi binari e fornisce il piano superiore. La copertura a doppia falda ricopre la manica del lato sud-est della costruzione; l'altra

manica dal lato dei nuovi binari ha una copertura ad una falda sola a spiovente. Dal lato del vecchio sedime al piano superiore è presente una spaziosa terrazza, che gode di un ottimo panorama sulla costa.

- » Il fabbricato annesso è un basso fabbricato ad una sola elevazione e dalla copertura piana. Non si hanno informazioni sull'interno.



FABBRICATO ANNESSO

N° piani: 2
Sup. utile primo piano: 86 m²

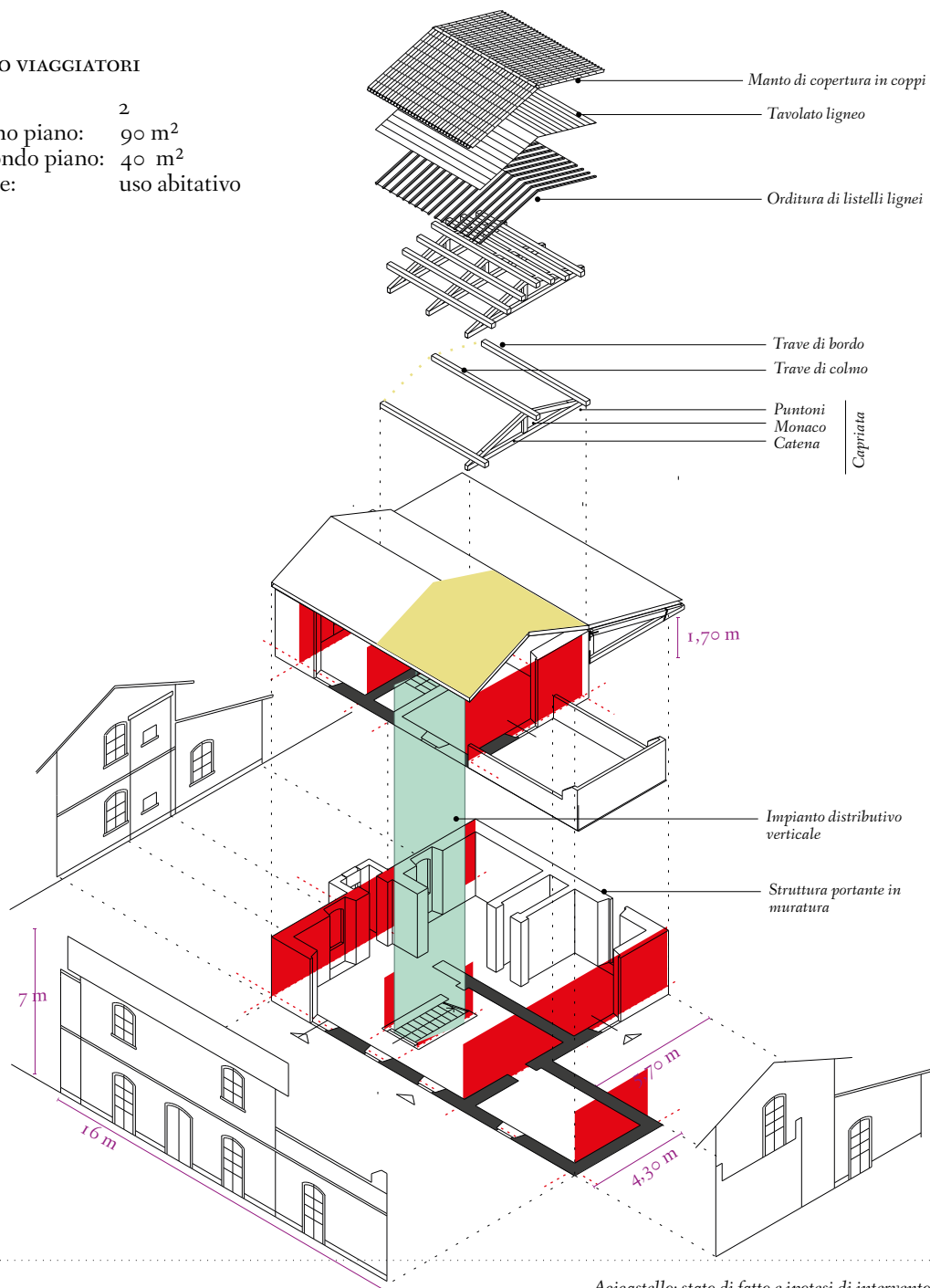
Struttura portante in
muratura

7.t Schema della struttura degli edifici della stazione di Acicastello.
Elaborazione personale.

(75) www.archiviofondazionefs.it, Fondazione FS Italiane, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

EX FABBRICATO VIAGGIATORI

N° piani: 2
 Sup. utile primo piano: 90 m²
 Sup. utile secondo piano: 40 m²
 Utilizzo attuale: uso abitativo



Elaborati tecnici: la stazione ieri e oggi

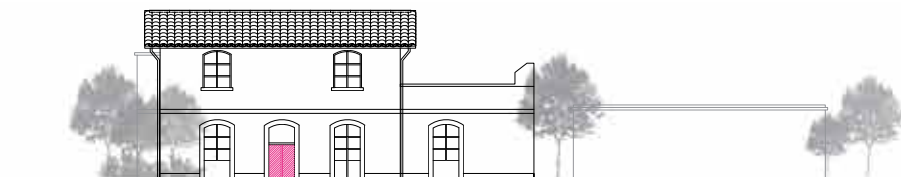
Alla pagina successiva (fig. 7.v) è illustrata la stazione di Acicastello nella conformazione odierna e in quella del 1957, come da planimetrie da archivio storico⁽⁷⁶⁾. Confrontando la planimetria originale con lo stato attuale, risultano molto poche e quasi assenti le variazioni dell'esterno.

(76) *Elaborati tecnici dall'Archivio Architettura di Fondazione FS Italiane, www.archiviofondazionefs.it, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*

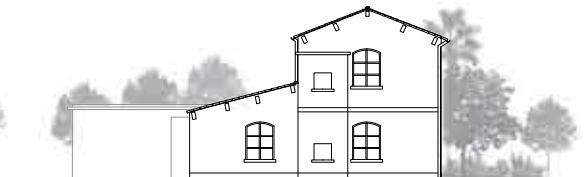


7.u Foto d'epoca di un tratto di ferrovia nei pressi della stazione di Acicastello, anno 1958

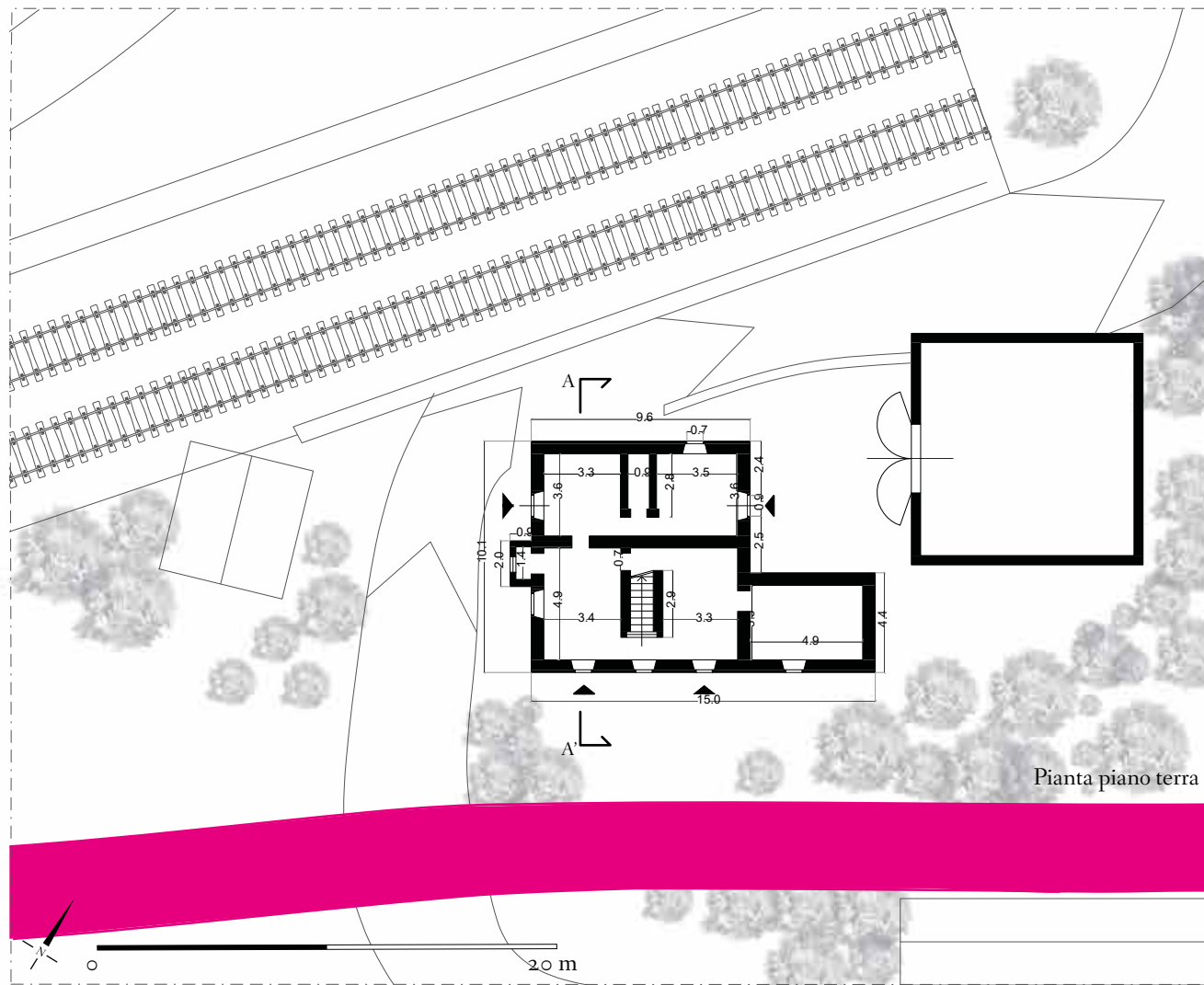
Fonte: Archivio Foto di Fondazione FS Italiane, archiviofondazionefs.it, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



Prospetto est, lato binari

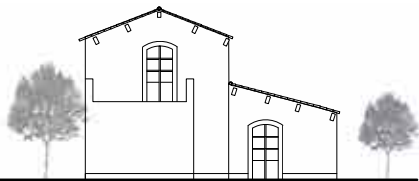


Prospetto sud

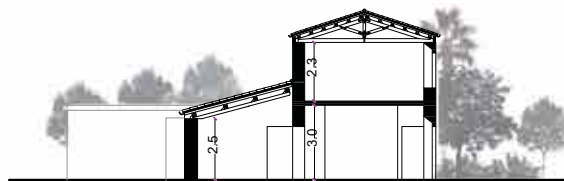


Pianta piano terra

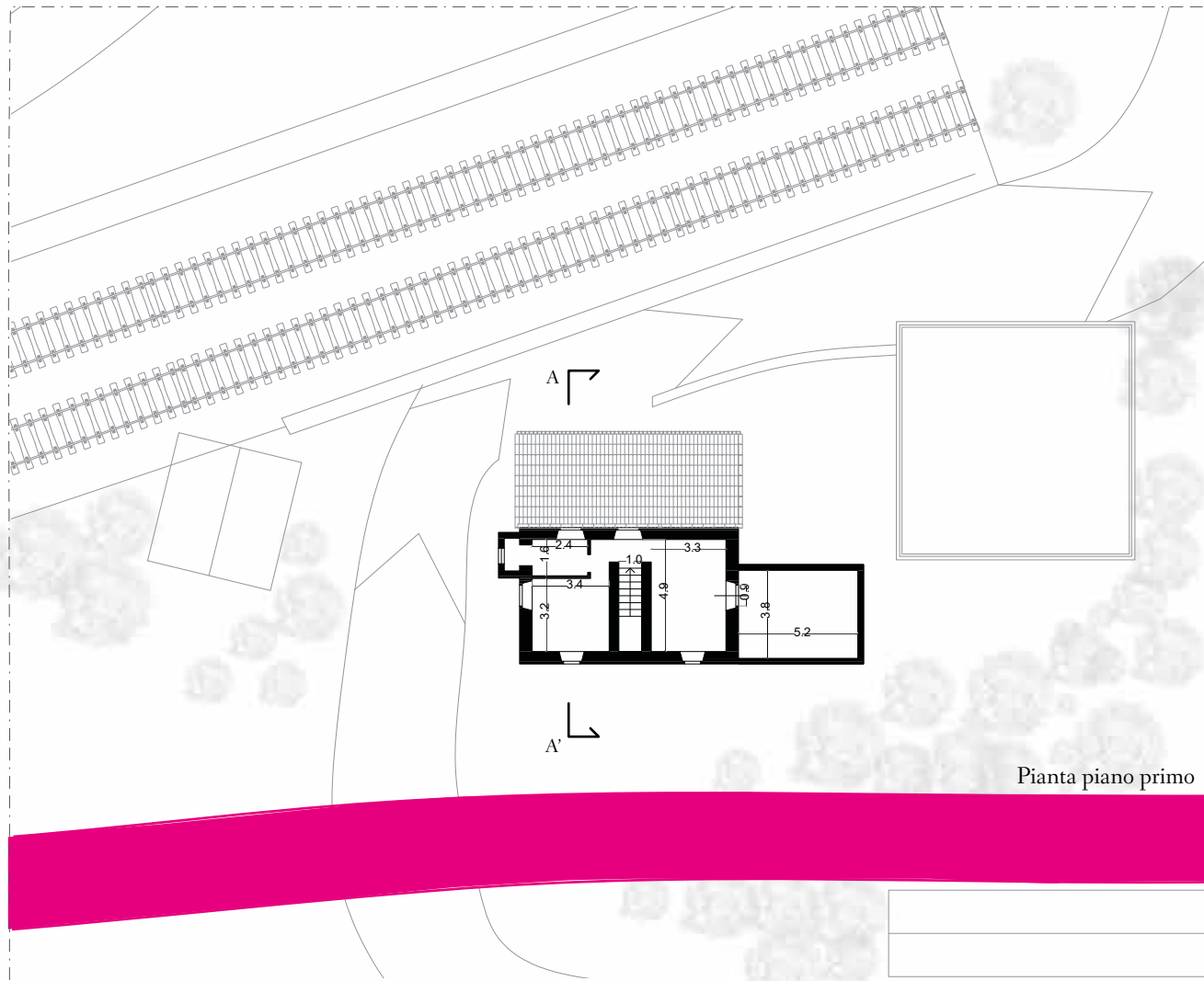
7.v Elaborati tecnici della stazione vecchia di Acicastello. Rielaborazione personale.



Prospetto nord



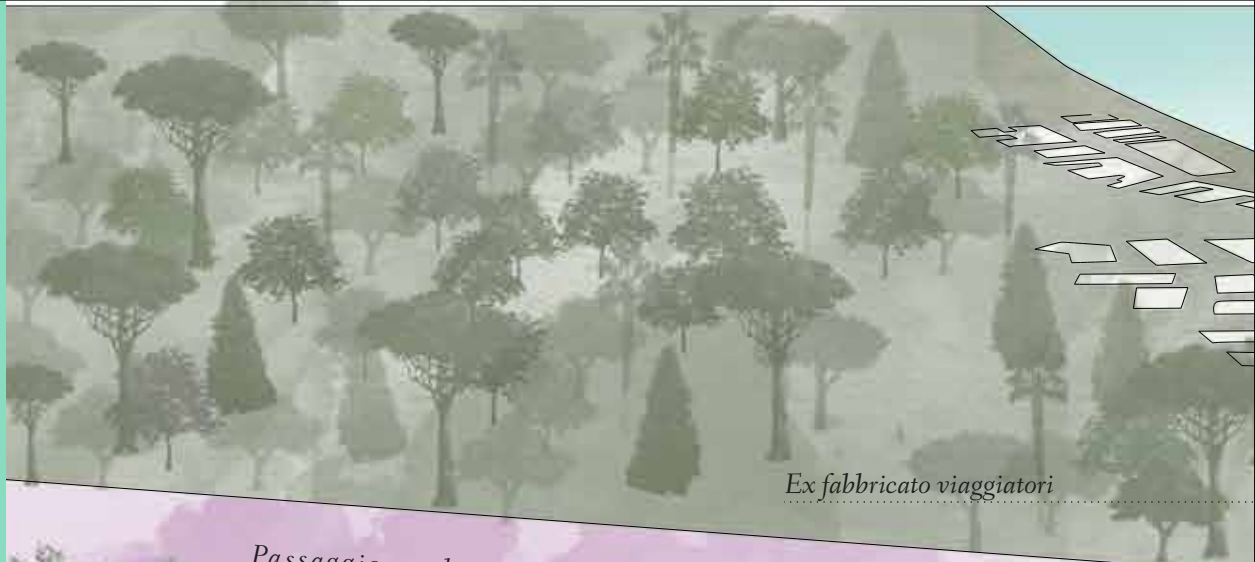
Sezione AA'



Pianta piano primo

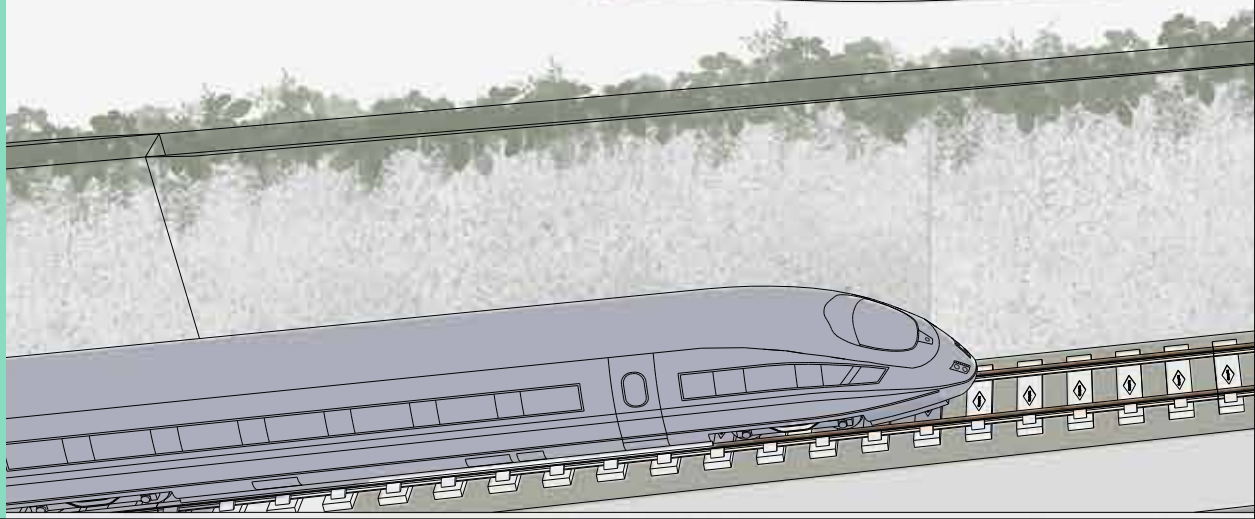
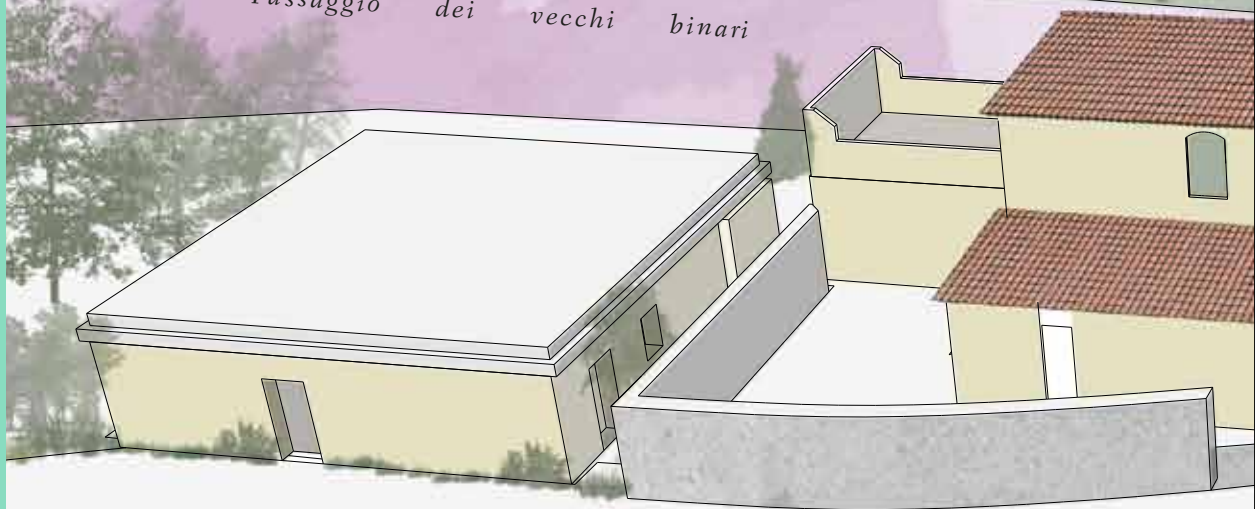
Legenda

- Planimetria originale 1957
 Stato di fatto 2019
 Muratura sezionata
 ▼ Ingresso principale



Ex fabbricato viaggiatori

Passaggio dei vecchi binari



Castello Normanno-Svevo di Acicastello.....



Elaborazione
personale

Ipotesi di intervento

L'area di intervento (fig. 7.z) si trova in una posizione sopraelevata rispetto alla costa e gode di un ottimo panorama. Nonostante questo, dista solo 1,5km dal litorale, centro di massima attrazione turistica anche grazie alla presenza del Castello normanno-svevo che predomina la cittadina.

Le attività di ristorazione e alberghiere si concentrano per lo più nel centro storico della città, tra i vicoli caratteristici del paesino marittimo.

Il fabbricato della stazione, dato il suo ottimo stato di conservazione è quello che più si presta all'insediamento di una funzione alberghiera: un ostello per i turisti e per coloro che vogliono godere per qualche giorno della magnifica vista che si prospetta dalle finestre dell'edificio.






Per questo, al piano inferiore del fabbricato principale, ex fabbricato viaggiatori, vengono inserite le funzioni di info point e prenotazione delle esperienze e attività turistiche. Queste sono ben visibili in quanto collocate sul fronte dal lato del percorso ciclopedonale.

Le attività sono culturali, legate alla storia della città e alla visita del Castello normanno-svevo.

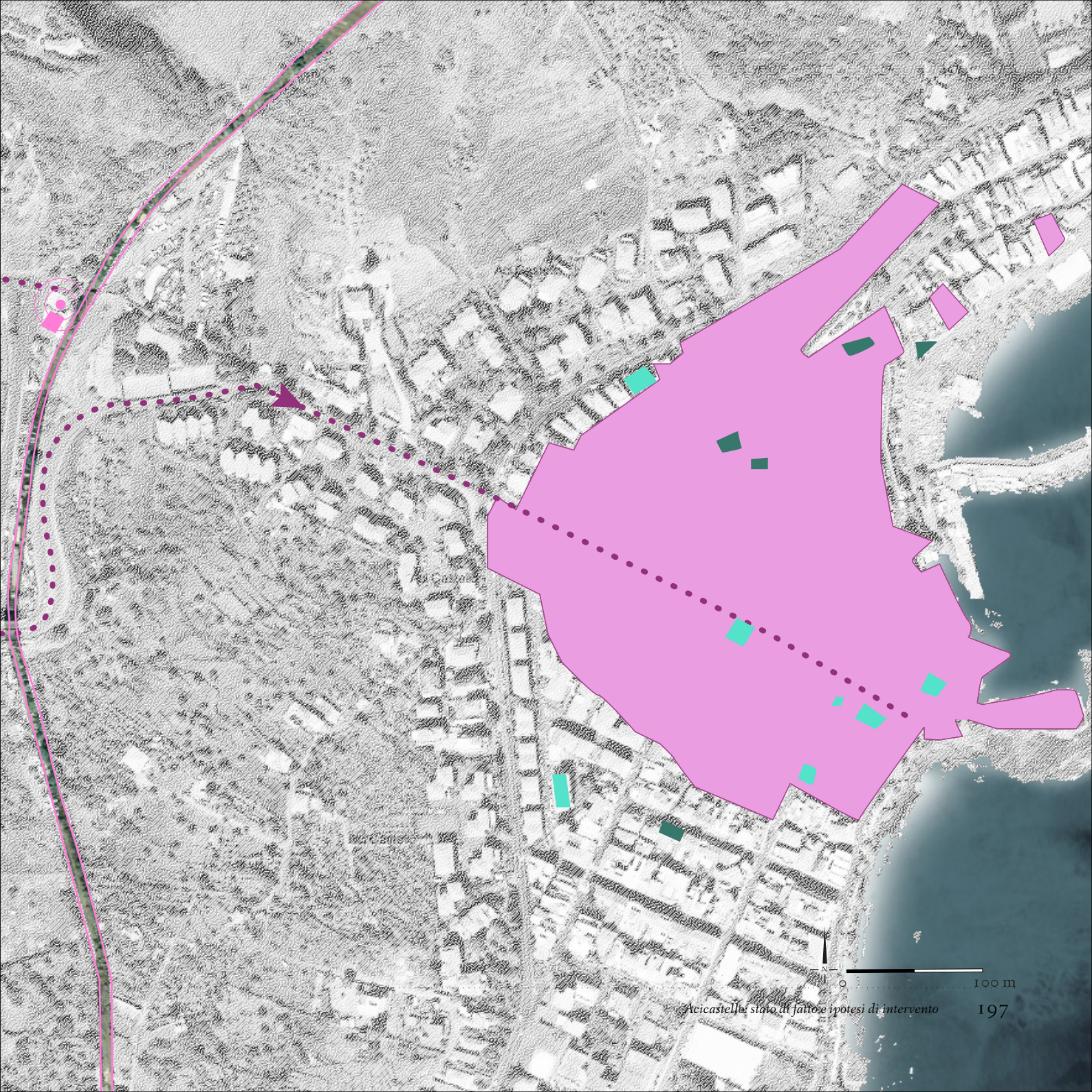
Sul retro di questo e nel basso fabbricato adiacente vi sono le funzioni di noleggio e parcheggio mezzi.

Al piano superiore sono state progettate due camere multiple, una delle quali può fruire di un terrazzino panoramico, con servizi igienici comuni. La tipologia è quindi quella di un ostello, per un tipo di turismo di breve durata ed economico.

Legenda

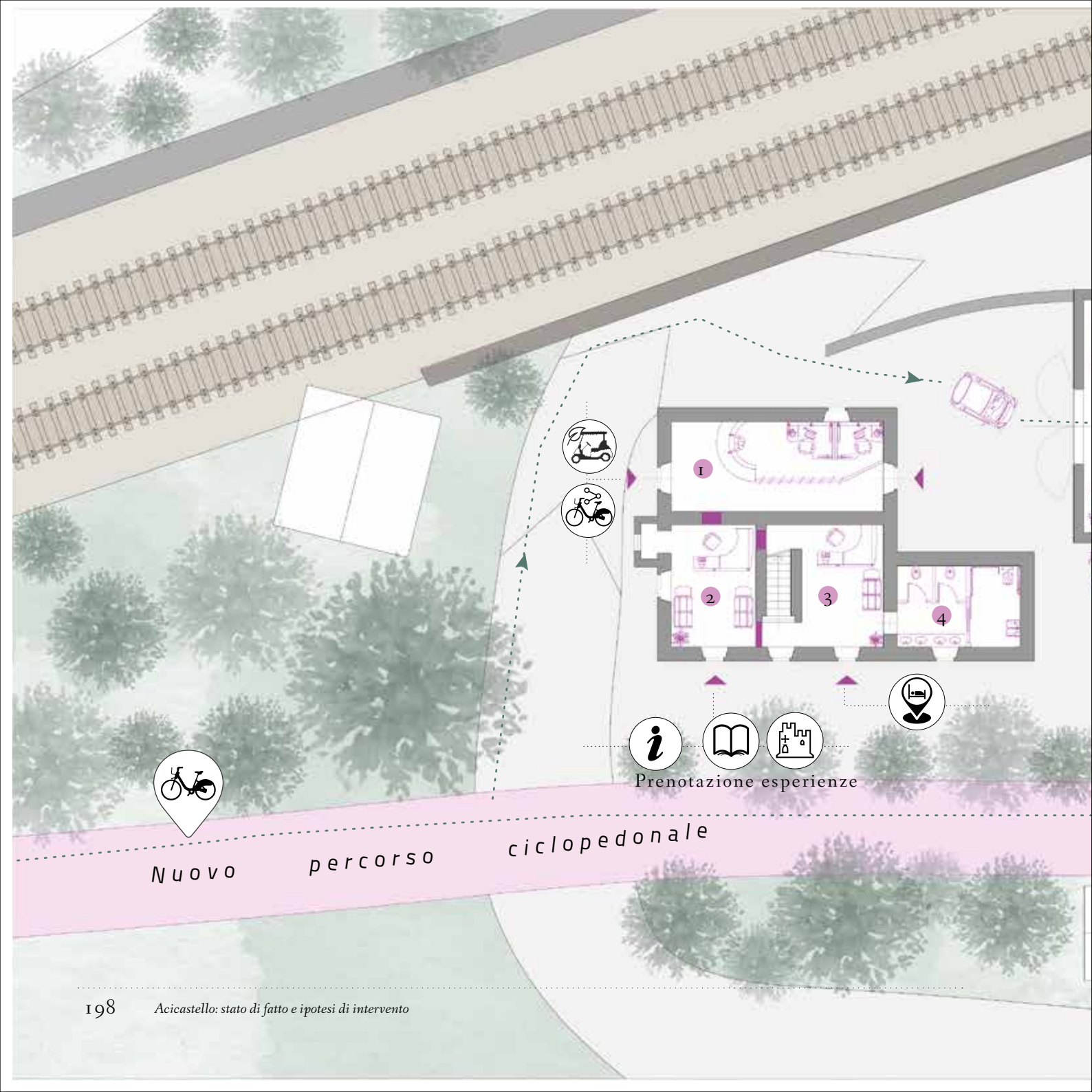
	Fabbricato stazione
	Attività di ristorazione
	Attività alberghiere
	Percorso per raggiungere il Castello normanno-svevo di Acicastello
	Aree del centro storico

7.z Inquadramento dell'area della stazione vecchia di Acicastello.
Elaborazione personale.
Fonte ortofoto: Google Earth Pro



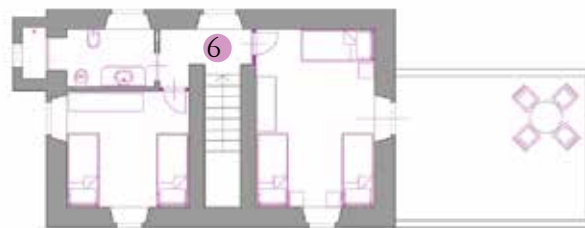
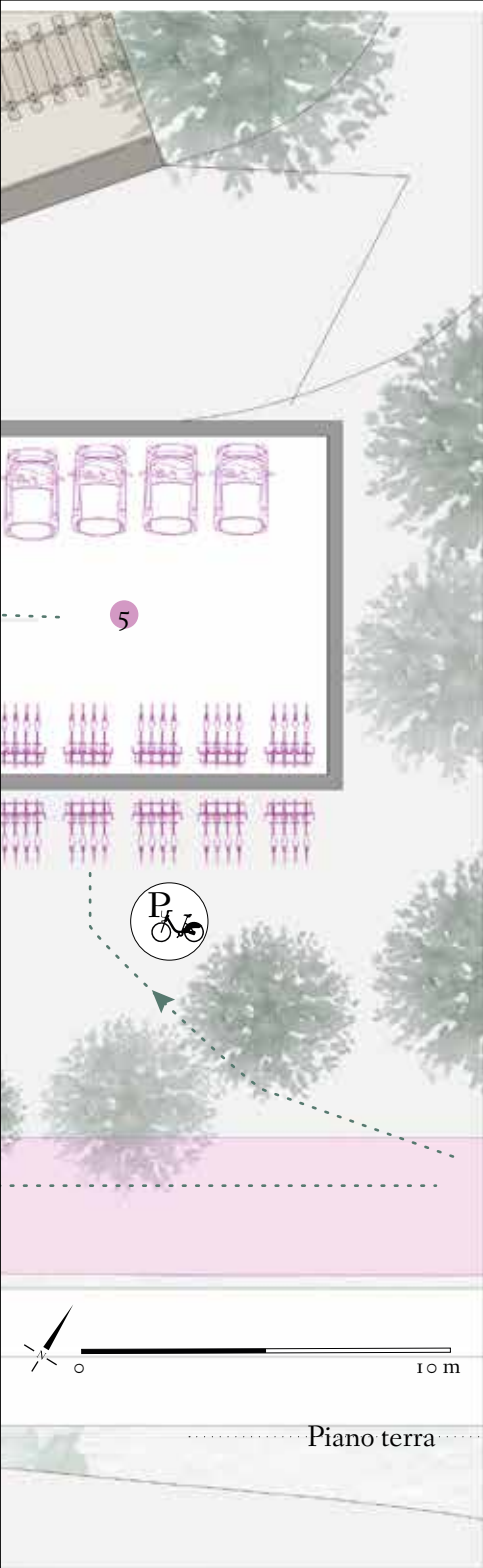
100 m

Acicastello: stato di fatto e ipotesi di intervento


















Nuovo percorso ciclopedonale

i   
Prenotazione esperienze



Piano superiore

- | | | | |
|---|--------------------------|---|-----------------------------|
|  | Info point e accoglienza |  | Visita al castello normanno |
|  | Bike sharing |  | Cultural experience |
|  | Car sharing elettrico |  | Ostello |
|  | Parcheggio bici | | |
-
- | | | | |
|---|-----------------------------|--|------------------------------------|
|  | Punto noleggio mezzi |  | Servizi igienici per il pubblico |
|  | Info point e sala d'aspetto |  | Garage per noleggio mezzi |
|  | Reception ostello |  | Due camere multiple e bagno comune |
-
- | | |
|---|---------------------|
|  | Flussi e percorsi |
|  | Accesso al pubblico |

7.x Planimetria di progetto della stazione vecchia di Acicastello.
Elaborazione personale.



248
660

**INFO
POINT**



2 *Alla pagina a fianco: vista dell'info point.
Elaborazione personale.*

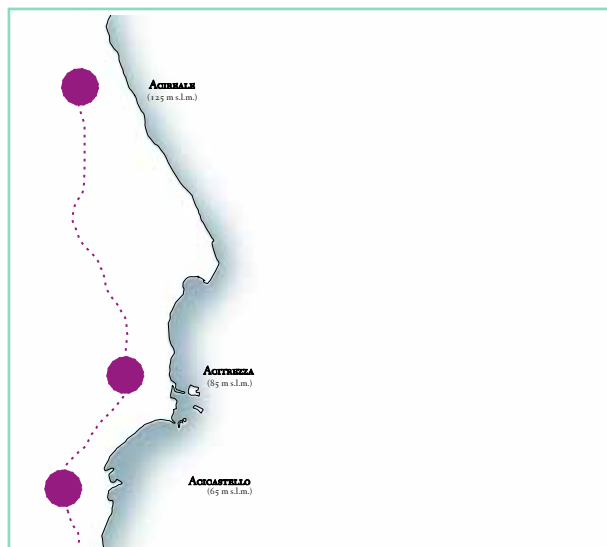
*Sopra: la strada di accesso al percorso ciclopedonale, sullo sfondo.
Elaborazione personale.*

CASO STUDIO:
LA STAZIONE DI ACITREZZA



8.1

Stato di fatto della stazione di Acitrezza



ACITREZZA



Il sopralluogo: Agosto 2019

Il fabbricato della vecchia stazione di Acitrezza (1. - 2.) è situato sulla parte alta della cittadina, a 85m s.l.m. e a 1,7 km dalla Riviera dei Ciclopi, il lungomare. La sua posizione è strategica: è molto vicina alla costa ma, essendo situata in elevazione rispetto ad essa, permette di godere di un panorama di tutta la fascia litoranea e delle Isole dei Ciclopi (3.).

Il complesso si compone di un fabbricato viaggiatori, risalente al 1867⁽⁷⁰⁾ e altri due piccoli edifici che non sono presenti nelle planimetrie storiche e che quindi si suppongono essere di epoca recente e con funzione ausiliaria al fabbricato principale (magazzini, locali

tecnici, ecc.).

Lo stato di conservazione è molto precario: il fabbricato viaggiatori risulta il completo stato di abbandono e degrado, soggetto anche ad atti di vandalismo che hanno peggiorato ulteriormente la situazione. Questo edificio presenta due elevazioni.

Anche gli altri due edifici annessi versano in condizioni abbastanza degradate e sono ad una sola elevazione (4. - 5.).

L'area è abbastanza isolata: si riesce ad arrivare in macchina o a piedi fino alla stazione in quanto accanto ad essa sono presenti delle abitazioni sul lato nord. Dalla stazione verso sud il percorso è completamente

(70) www.archiviofondazionefs.it, Fondazione FS Italiane, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

1.



2.



3.



libero e sgombero da edifici, con una visuale panoramica sul mare (6.).

Il vecchio sedime ferroviario risulta ora terreno sul quale cresce della vegetazione spontanea, che ricopre anche parte dell'edificio annesso (4.)

4.



5.



6.



Principali fenomeni di degrado

La stazione di Acitrezza presenta dei fenomeni di degrado di grave entità, dal momento in cui è caduta completamente in disuso successivamente all'apertura della variante di tracciato. La stazione risulta in stato di abbandono e degrado.

I principali casi di degrado che si riescono a rilevare sono:

- » *mancanza*: la caduta o perdita di parti causata dai cicli di gelo e disgelo che provocano la frantumazione del laterizio in scaglie e squame minute che portano al distacco progressivo dell'elemento; (1.)
- » *patina biologica*, che consiste nella creazione di uno strato omogeneo aderente alla superficie di natura biologica. La causa si ritrova negli accumuli di umidità, attacco di organismi autotrofi e mancata manutenzione da parte dell'uomo. (2.)
- » *marcescenza*: macchie e progressivo sfaldamento dell'elemento causato dall'acqua e dall'aria, che possono contenere agenti contaminanti come corrosivi chimici, sporcizia e polvere. (3.)
- » *efflorescenza*, ovvero formazione di sostanze biancastre e cristalline sulla superficie del manufatto. La causa è data dal ruscigliamento delle acque meteoriche sulla facciata; (4.)
- » *vegetazione infestante*: la presenza di vegetazione

1.



2.



3.



varia causata dagli accumuli di Umidità o dall'attacco di organismi autotrofi (batteri, alghe...) e per la mancata manutenzione; (5.)

- » *erosione*: la polverizzazione del laterizio e corrosione della malta riduce la superficie resistente e peggiora la diffusione dei carichi. la causa si ritrova nell'umidità di risalita, la vicinanza all'acqua o ristagni di acque meteoriche; (6.)
- » *rasatura*, ovvero l'applicazione di cemento su una superficie che crea discontinuità materica al prospetto; questa è causata dalla sigillatura, costipamento o rappezzo per la reintegrazione di vuoti, mancanze o lacune presenti nella muratura esistente (6.).

4.



5.



6.

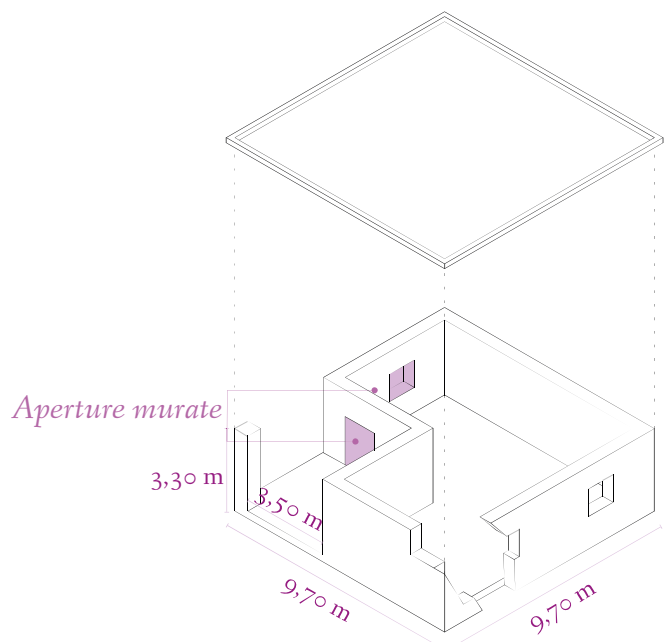


La struttura del fabbricato stazione

La struttura della stazione di Acitrezza è ipotizzabile dalle planimetrie storiche ⁽⁷¹⁾ ma anche osservando direttamente i manufatti edilizi che, a causa del degrado avanzato, spesso presentano delle parti strutturali scoperte. Le strutture sono infatti tutte e tre in mattoni.

La fig. 8.a è una schematizzazione dell'impianto strutturale del complesso:

- » il fabbricato viaggiatori presenta due elevazioni, con le murature portanti che ne scandiscono la distribuzione; il vano scala è posizionato sul fronte sud e fornisce il piano superiore, che presenta la



stessa metratura del piano terra. Alcune aperture risultano ad oggi chiuse tramite muratura: questo probabilmente è stato un tentativo per limitare gli atti di vandalismo alla struttura, evidenti già all'esterno. La copertura è piana e non praticabile.

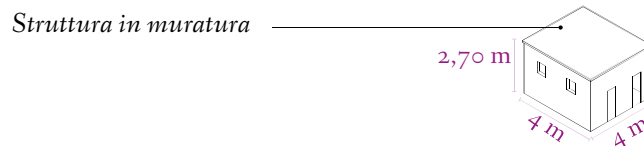
- » I fabbricati ausiliari sono entrambi ad una sola elevazione e con copertura piana: il fabbricato 2 in figura sottostante è di piccole dimensioni, probabilmente adibito a locale tecnico o di deposito; l'altro è di maggiori dimensioni ma anche sulla sua funzione non si trova documentazione.

EX FABBRICATO AUSILIARIO 1

N° piani: 1
Sup. utile primo piano: 94 m²
Utilizzo attuale: abbandonato

EX FABBRICATO AUSILIARIO 2

N° piani: 1
Sup. utile primo piano: 16 m²
Utilizzo attuale: abbandonato

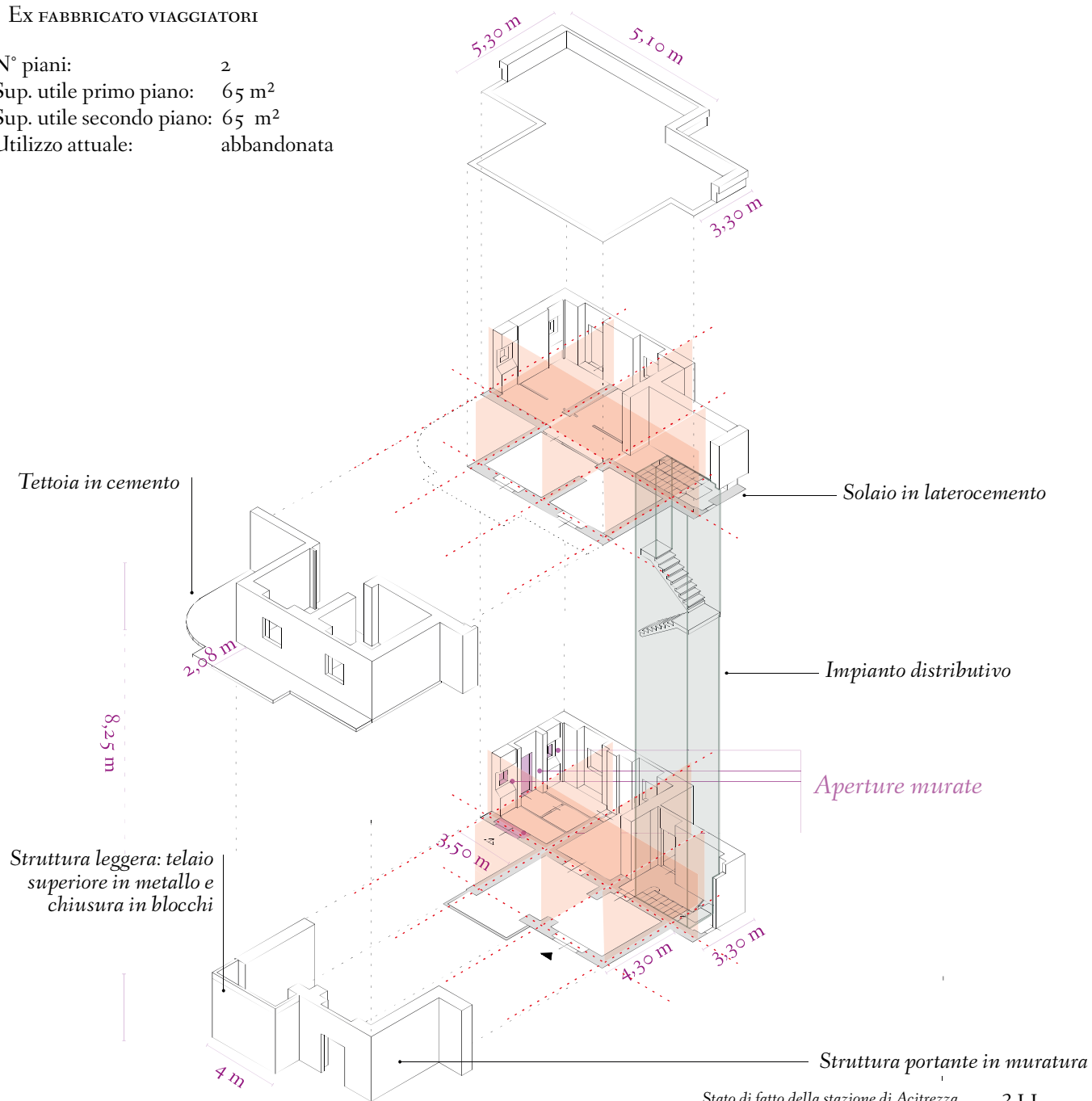


8.a Schema della struttura degli edifici della stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.

(71) www.archiviofondazionefs.it, Fondazione FS Italiane, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

EX FABBRICATO VIAGGIATORI

N° piani: 2
Sup. utile primo piano: 65 m²
Sup. utile secondo piano: 65 m²
Utilizzo attuale: abbandonata



Elaborati tecnici: la stazione ieri e oggi

Alla pagina successiva (fig. 8.c) è illustrata la stazione di Acireale e i due fabbricati annessi nella conformazione odierna e in quella del 1957, come da planimetrie da archivio storico⁽⁷²⁾.

Dal confronto delle due planimetrie possiamo notare come gli unici cambiamenti, per quanto riguarda la parte esterna, riguardino le aperture: infatti alcune risultano chiuse mediante muratura. Per la parte interna, non abbiamo la certezza che ci siano stati cambiamenti o che la planimetria sia uguale a quella originaria, in quanto è impossibile verificare entrandovi all'interno.

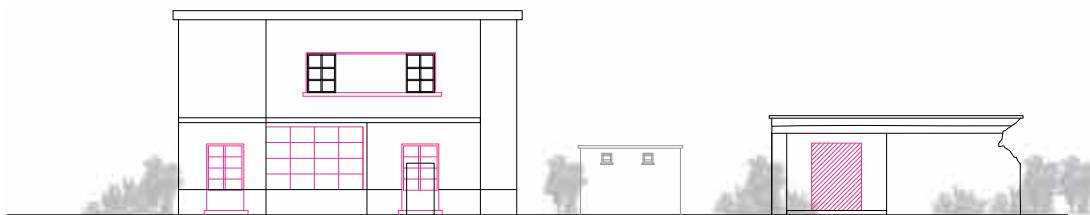
Dunque la documentazione a disposizione non ci permette di ricostruire una “linea del tempo” dell'architettura del fabbricato viaggiatori, ma possiamo solo confrontare le modifiche subite nella parte esterna rispetto alle planimetrie degli anni Cinquanta di cui si dispone.

(72) *Elaborati tecnici dall'Archivio Architettura di Fondazione FS Italiane, www.archiviofondazionefs.it, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*

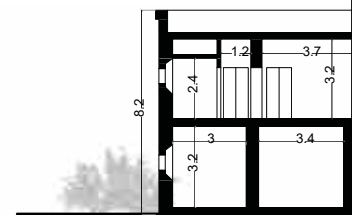


8.b Foto d'epoca della stazione vecchia di Acitrezza nell'anno 1964.

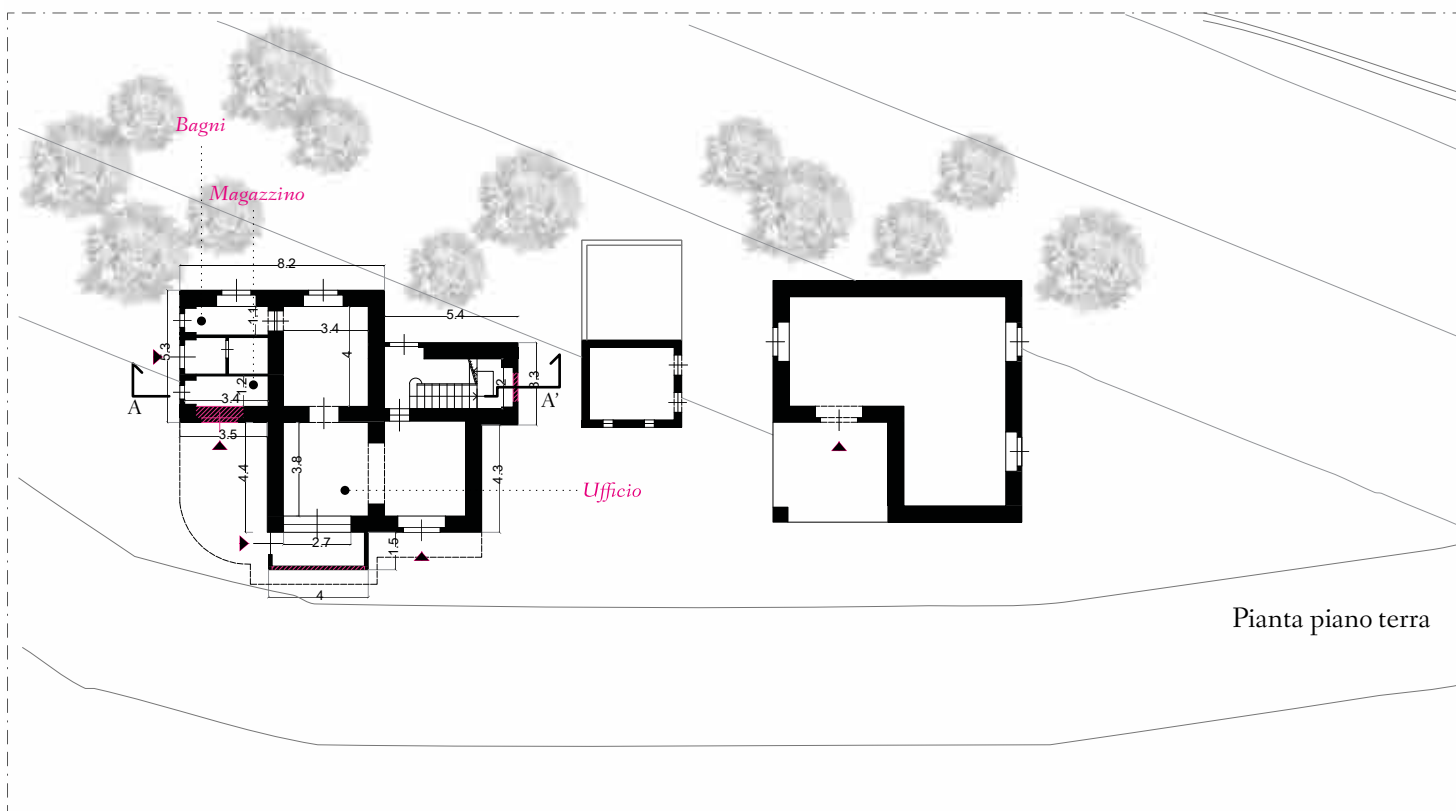
Fonte: Archivio Foto di Fondazione FS Italiane, www.archiviofondazionefs.it, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane



Prospetto nord-ovest, lato binari

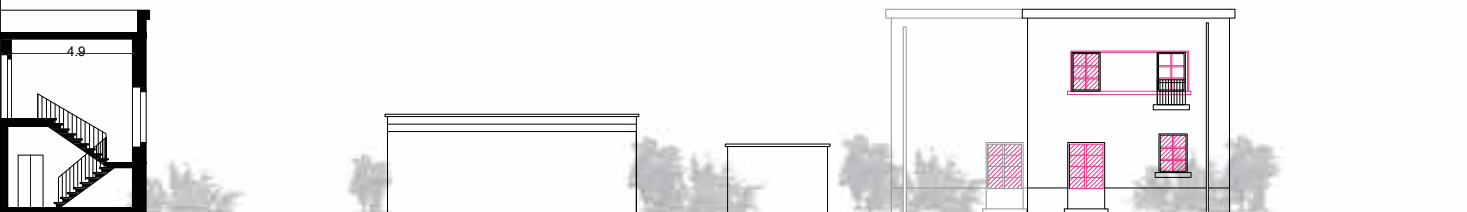


Sezione longitudinale AA'

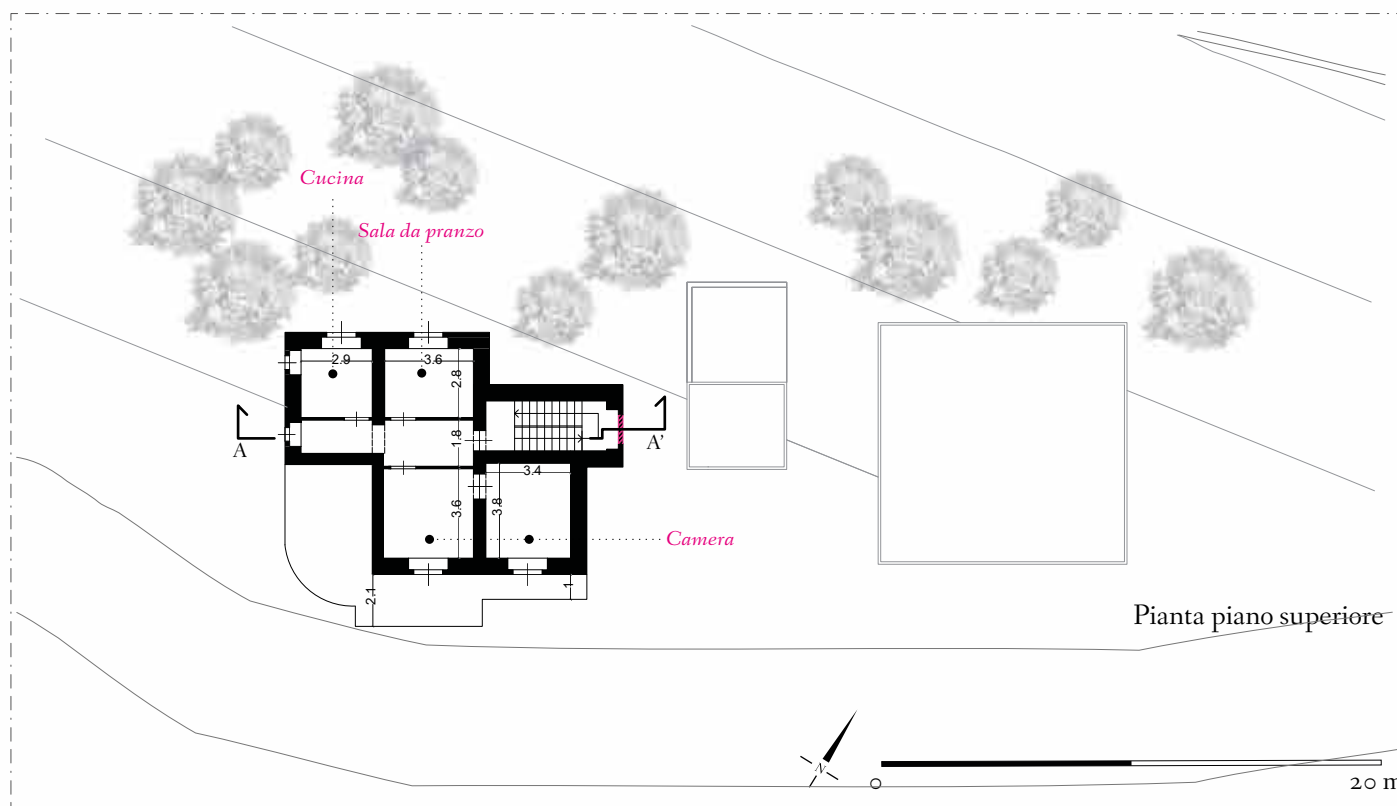


Pianta piano terra

8.c Elaborati tecnici della stazione vecchia di Acitrezza. Rielaborazione personale.



Prospetto sud-est, lato costa



Pianta piano superiore

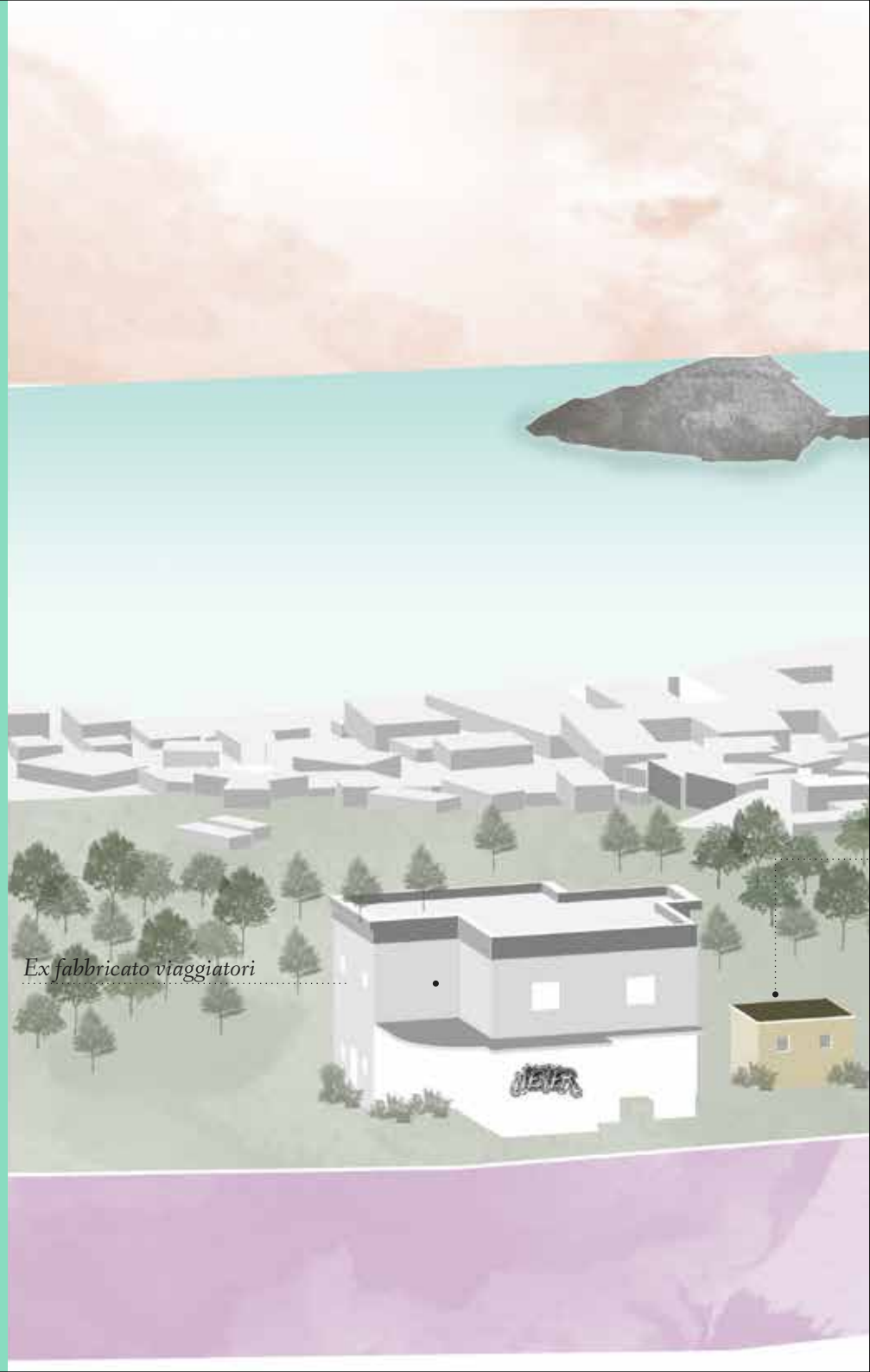
Legenda

— Planimetria del 1957

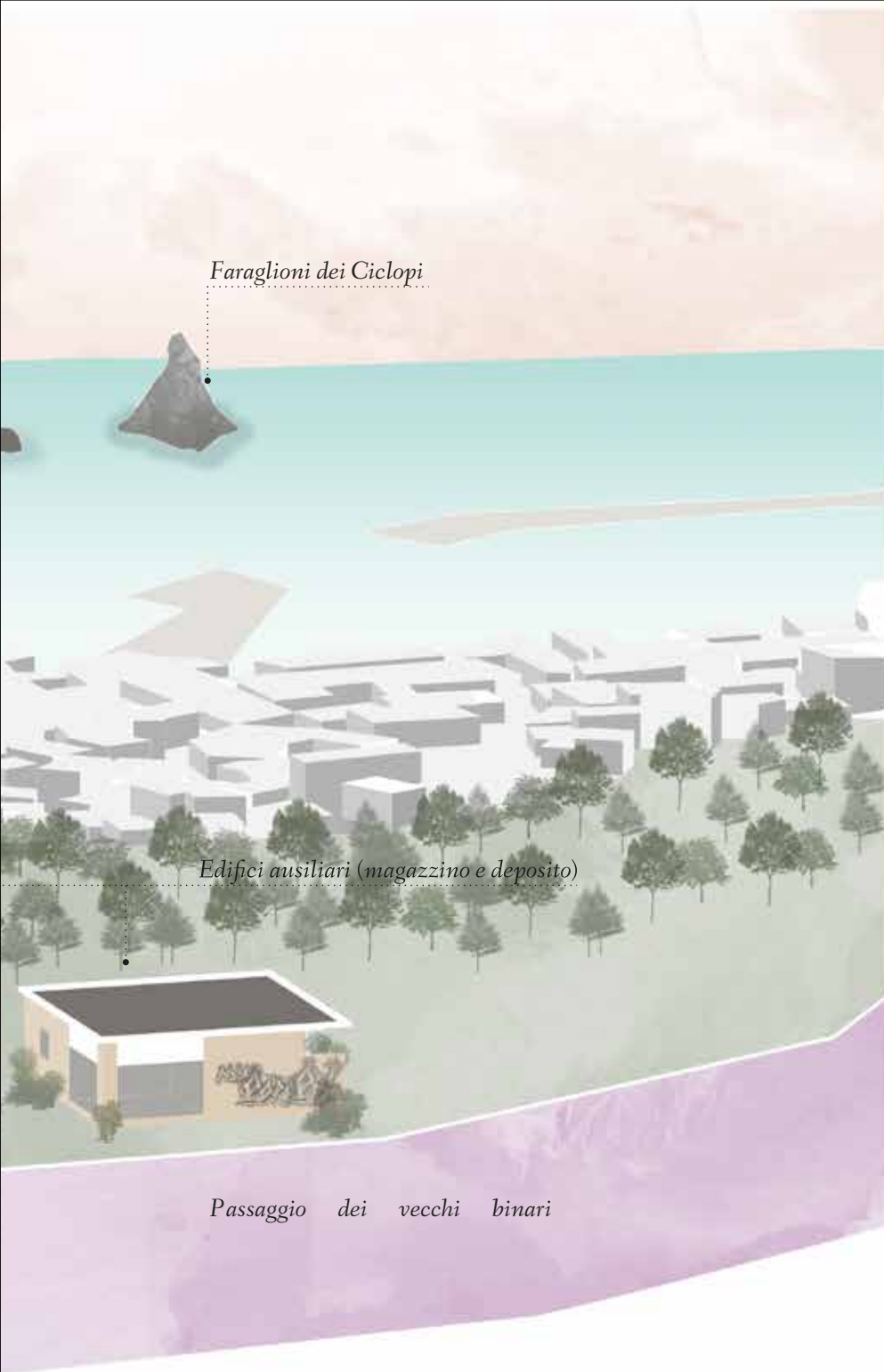
— Stato di fatto 2019

■ Muratura sezionata

▼ Ingresso principale



Ex fabbricato viaggiatori



Faraglioni dei Ciclopi

Edifici ausiliari (magazzino e deposito)

Passaggio dei vecchi binari

Elaborazione personale

del paese.

Le attività inserite nella ex stazione di Acitrezza hanno come tema principale proprio la pesca, nel senso didattico del termine, e le escursioni in mare.

8.2






L'ipotesi di intervento

L'area di intervento si trova a 1,8 km dalla famosa Riviera dei Ciclopi, così detta per la presenza dei Faraglioni omonimi. È facilmente raggiungibile quindi sia a piedi che in bicicletta e si trova ad una quota di 85m s.l.m.

Nell'inquadramento aereo nella pagina a fianco (fig. 8.d) è stato tracciato il percorso a piedi che distanzia la stazione dal litorale, attraversando il centro storico di Acitrezza che si sviluppa prevalentemente lungo la fascia costiera.

La cittadina è molto turistica proprio perché presenta un paesaggio caratteristico marittimo, con il peschereccio, le abitazioni sul lungomare e le Isole dei Ciclopi fanno da contorno a questa cornice suggestiva. Le attività di ristorazione si collocano infatti proprio sulla Riviera e quelle alberghiere invece verso l'interno

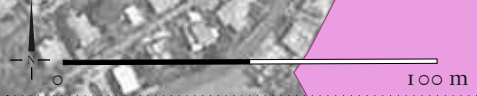
Legenda

-  Fabbricato stazione
-  Attività di ristorazione
-  Attività alberghiere
-  Percorso per raggiungere la Riviera dei Ciclopi
-  Area del centro storico

8.d Inquadramento dell'area della stazione vecchia di Acitrezza.

Elaborazione personale.

Fonte ortofoto: Google Earth Pro

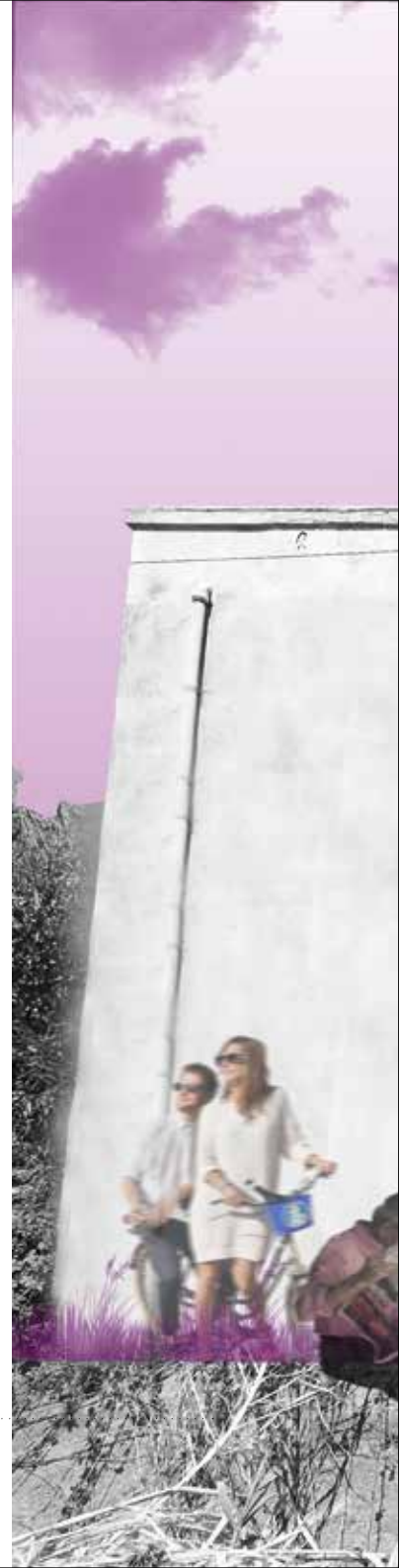


Suggerzioni

In seguito al sopralluogo e allo studio dell'area, molte sono state le suggestioni avute guardando gli edifici che si prospettavano davanti: il vecchio fabbricato viaggiatori (fig. 8.e), e i due edifici ad esso annessi (figg. 8.f e 8.g).

Per quanto riguarda il fabbricato viaggiatori (fig. 8.e), la caratteristica principale è quella di affacciarsi sulla collina che guarda verso il mare. Per questo motivo la zona retrostante al fronte principale si presterebbe bene come zona panoramica, di sosta e relax lungo il percorso ciclo-pedonale. Dei pergolati potrebbero fornire delle piacevoli zone di ombra dove è possibile fare una pausa dal percorso ciclistico che si è intrapreso oppure leggere o studiare. Gli appassionati di fotografia potrebbero ammirare un paesaggio magnifico della Riviera con i suoi Faraglioni e godere del tramonto sul mare.

8.e Fabbricato viaggiatori della stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.





Le utenze del percorso sono molto diversificate, ma tra queste coloro che usufruiscono delle biciclette a noleggio o sono degli appassionati sportivi di percorsi naturalistici hanno bisogno di alcuni servizi essenziali per la riparazione di eventuali danneggiamenti ai mezzi.

Per questo nel basso fabbricato adiacente alla stazione può essere utile inserire una piccola ciclo officina, con le attrezzature essenziali ma utili ai viandanti.

8.f Basso fabbricato annesso alla stazione di
Acitrezza.
Elaborazione personale.





 Cielofficina

Il mercato ittico di Acitrezza è il cuore dell'economia del paese. Esso è rinomato per la qualità del pesce che vi si può trovare e anche per la sua localizzazione: è sulla riva del mare, nella Piazza Marina.

Ogni notte i pescherecci e le barche dei pescatori attraccano al porto per scaricare il pesce appena pescato. ⁽⁷³⁾ Il mercato apre i battenti alle 2:00 di notte e li chiude alle 7:00 di mattina ⁽⁷⁴⁾. Una folla di operatori al dettaglio acquista il pesce che poi rivenderà al consumatore finale. Non manca l'afflusso di turisti che rimangono stupiti da questo spettacolo di pesce, luci e uomini in piena notte.

Per questo non può mancare una funzione che valorizzi una delle attività principe di Acitrezza, ovvero quella ittica.

Nel basso fabbricato di maggiori dimensioni potrebbe essere ubicato una pescheria, rivenditrice dei prodotti acquistati al mercato ittico sulla costa. Questo attrarrebbe sicuramente la fetta di utenza più turistica, interessata alla conoscenza del prodotto locale di eccellenza.

(73) www.acitrezzaonline.it/mercato.htm

(74) www.facebook.com/pg/consorziomercatoitticoacitrezza

8.g Basso fabbricato annesso alla stazione di Acitrezza.

Elaborazione personale.








Masterplan

L'area di masterplan (inquadrata nella fig. 8.h) comprende la stazione di Acitrezza e il tratto di sedime interessato dalla riqualificazione.

Possiamo notare come l'area di trasformazione risulti abbastanza isolata, immersa nel verde del promontorio che guarda verso il mare.

La zona è situata a 85 m s.l.m., e benché molto vicina al lungomare, che dista solo 1 km, rimane fuori dal centro abitato, che si sviluppa in prossimità della costa. La densità abitativa in questa zona è molto bassa: si tratta di una tipologia di insediamenti "dispersa", e per lo più si tratta di case private con campi incolti nel loro intorno.

Questo rende ancora più suggestivo il percorso, lontano dal caos del centro abitato, e godendo di un panorama sulla costa e su tutto il promontorio di Acitrezza.

-  Percorso ciclo-pedonale
-  Area di trasformazione
-  Strada per il mare

FUNZIONI:

SERVIZI DI ACCOGLIENZA

-  Info point



SERVIZI AUSILIARI

-  Ciclo officina
-  Parcheggio bici
-  Zona sosta e relax

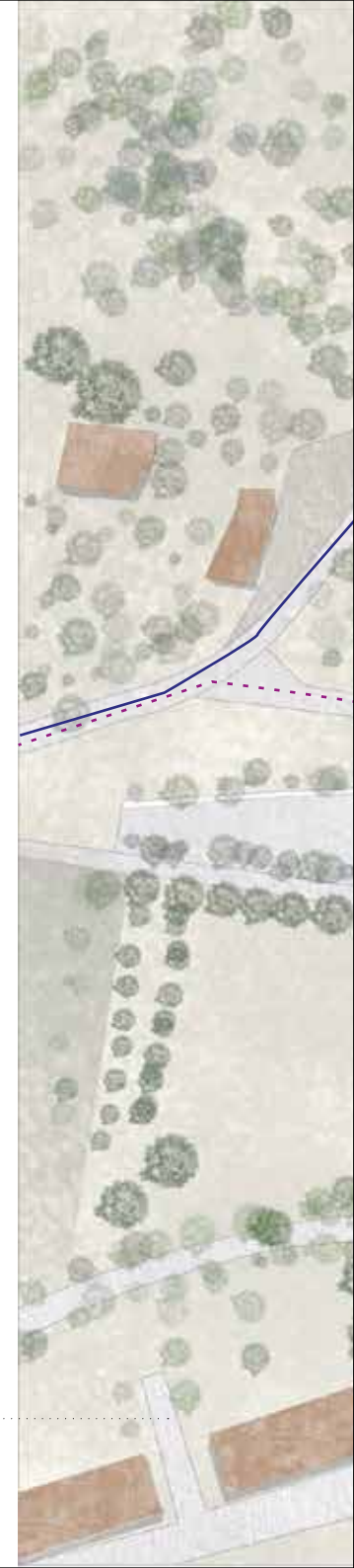
SHOPS

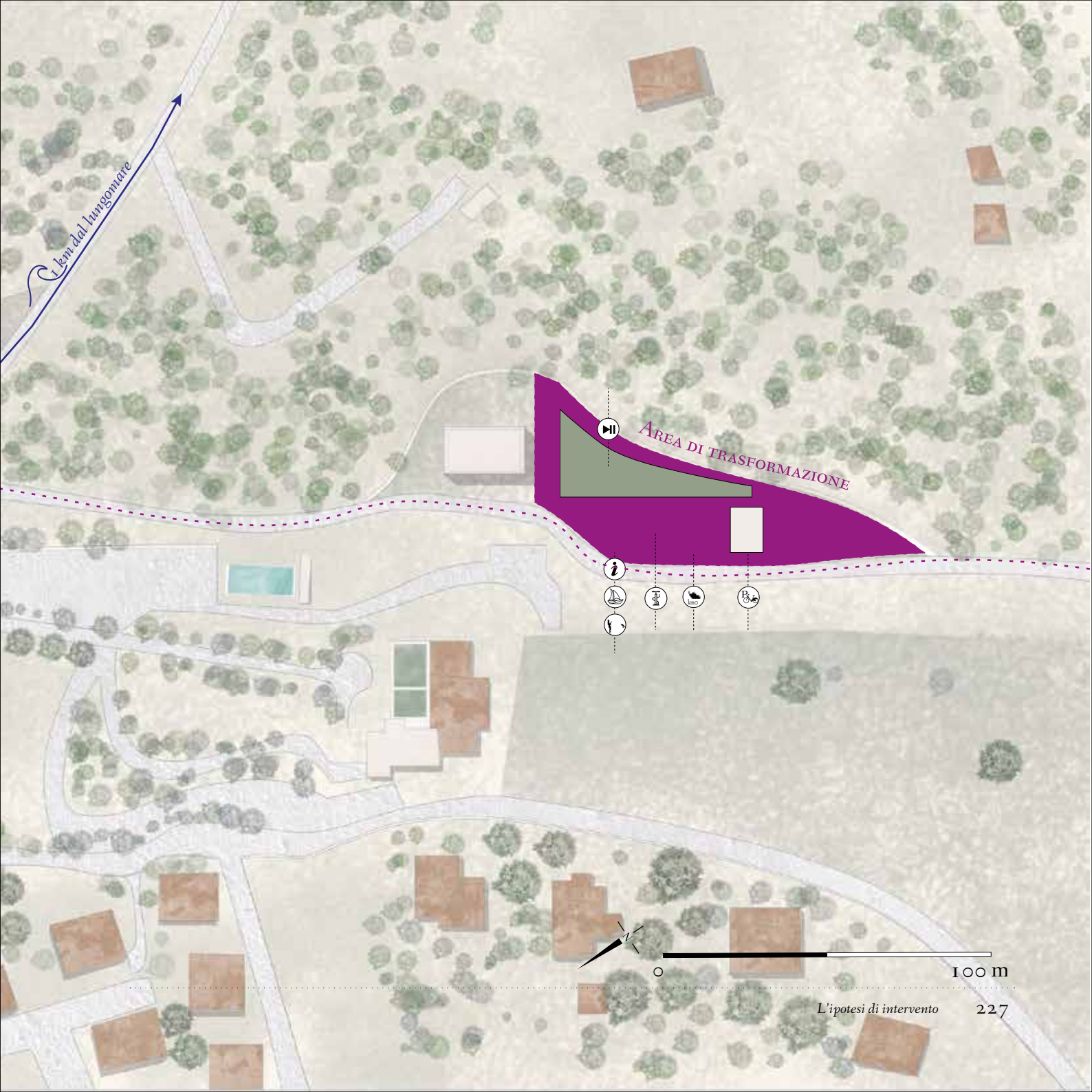
-  Mercato del pesce

ESPERIENZE E ATTIVITÀ

-  Fishing experience / turismo ittico
-  Escursioni alle Isole dei Ciclopi

8.h Masterplan dell'area della vecchia stazione di Acitrezza
Elaborazione personale.





1 km dal lungomare

AREA DI TRASFORMAZIONE

- Information icon (i)
- Sailing icon (sailboat)
- Swimming icon (person in water)
- Tram icon (tram)
- Bicycle icon (bicycle)

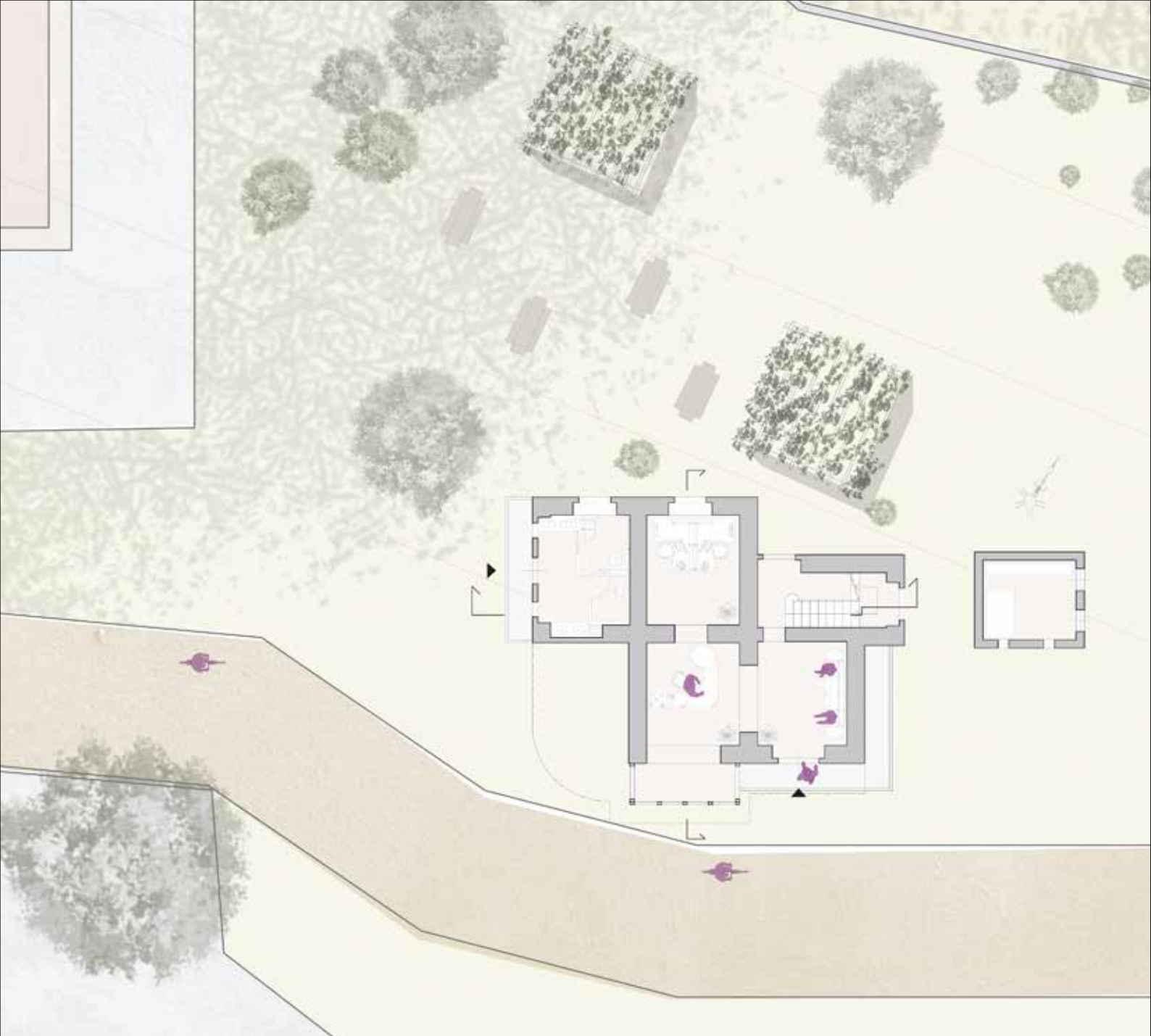


100 m



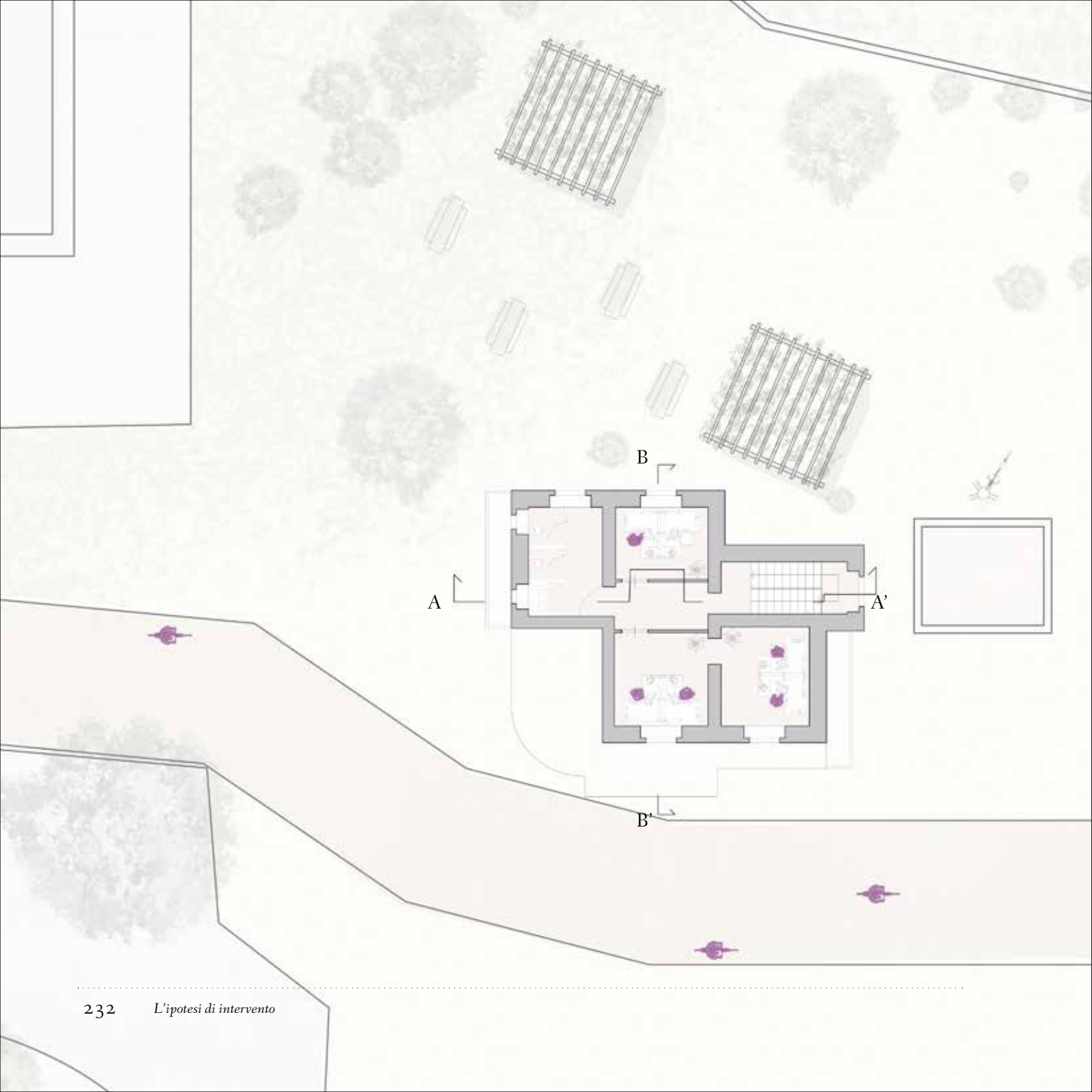


8.i Render di progetto: sedime nei pressi di Acitrezza.
Elaborazione personale.





8.1 Planimetria di progetto
della vecchia stazione di
Acitrezza. Piano terra.
Elaborazione personale.





Pianta piano primo

8.m Planimetria di progetto
della vecchia stazione di
Acitrezza. Piano primo.
Elaborazione personale.



8.n Prospetto di progetto della vecchia stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.





8.o Prospetto di progetto della vecchia stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.

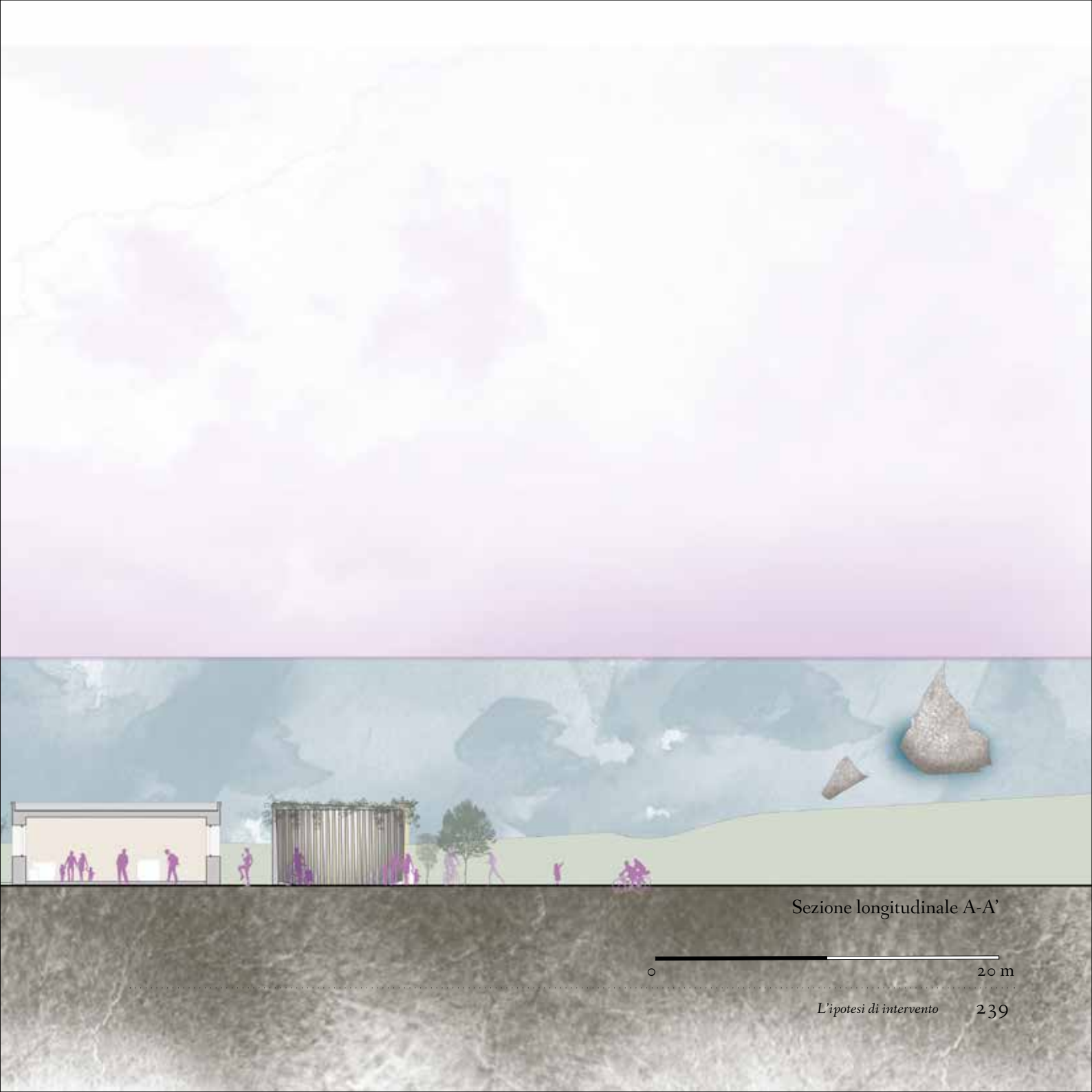


Prospetto sud-est, lato costa

0 20 m



8.p Sezione longitudinale di progetto della vecchia stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.

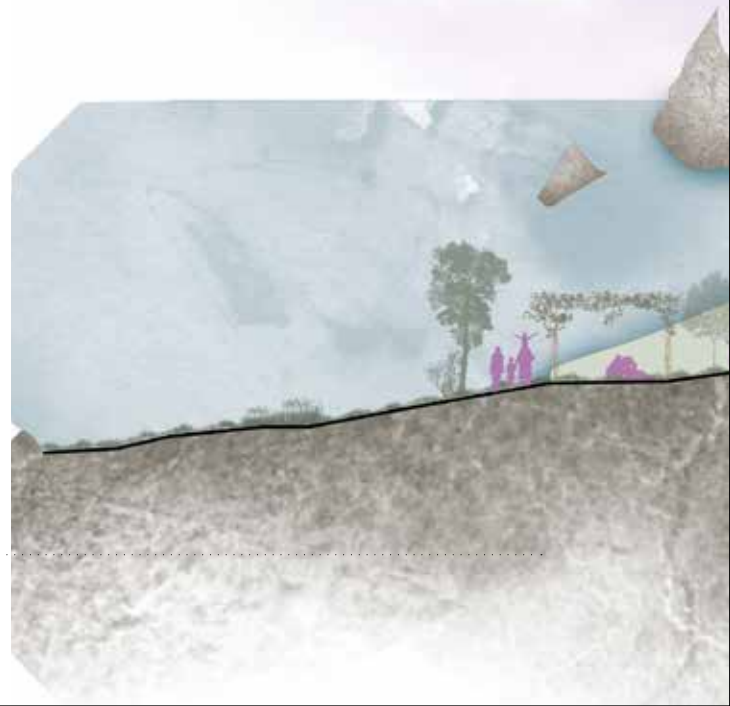


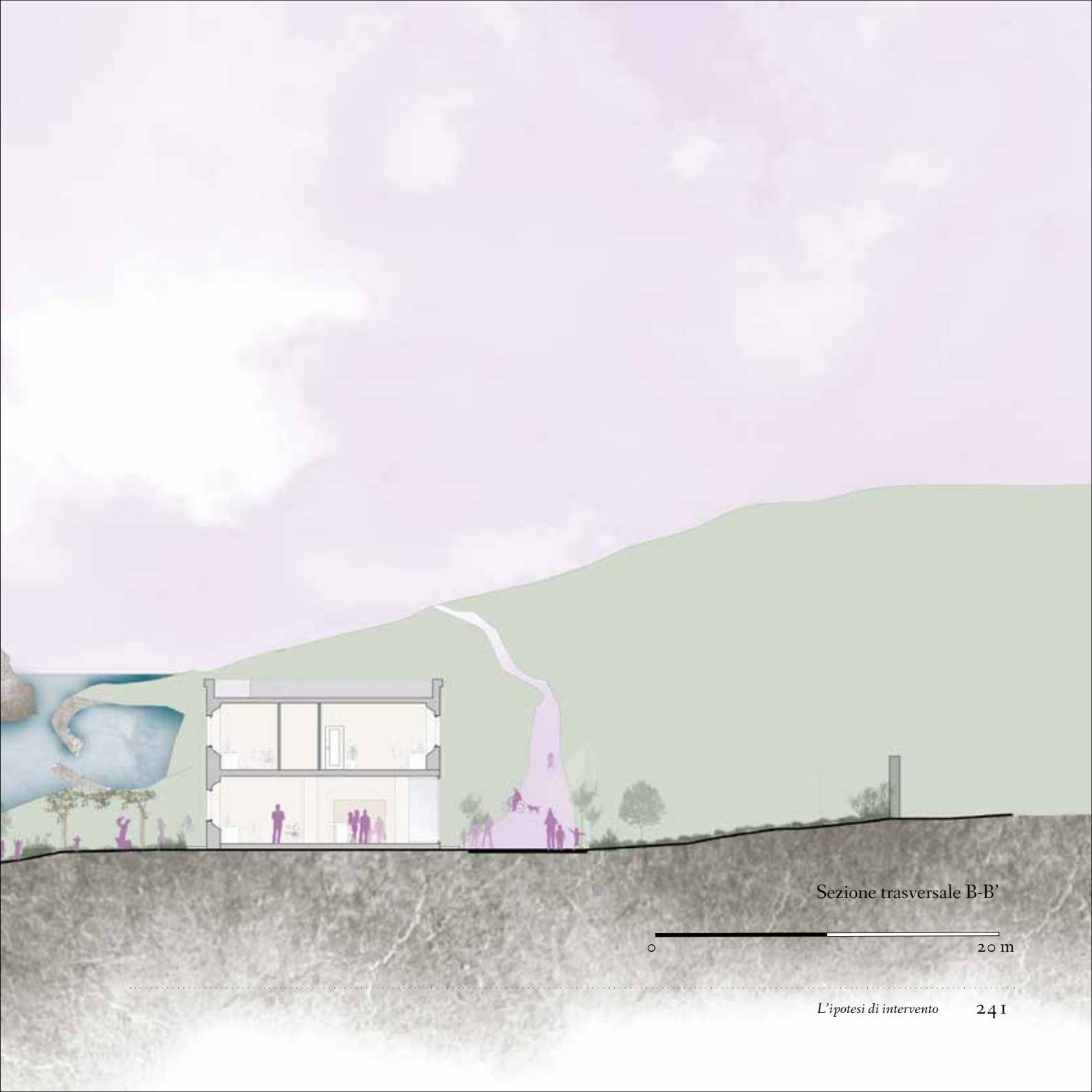
Sezione longitudinale A-A'

○ 20 m

L'ipotesi di intervento 239

8.g Sezione trasversale di progetto della vecchia stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.





Sezione trasversale B-B'

○ ————— 20 m

8.r *Render degli interni della vecchia stazione di Acitrezza
riqualificata.
Elaborazione personale.*

L'info point con sala d'attesa





8.s *Render del nuovo percorso ciclo-pedonale presso la vecchia stazione di Acitrezza. Visione diurna.
Elaborazione personale.*



Il percorso



8.t *Vista d'insieme dell'area di trasformazione della stazione di Acitrezza.*
Elaborazione personale.



L'area di trasformazione



8.u Area di sosta e relax con vista panoramica, dietro la stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.



L'area di sosta panoramica





8.v Area di sosta e relax con vista panoramica, dietro la stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.



Il deposito bici



8.z Ciclo officina e pescheria accanto alla stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.





8.x *Render di progetto: sedime nei pressi di Acitrezza. Vista notturna.
Elaborazione personale.*







8.y *Render del nuovo percorso ciclo-pedonale presso la vecchia stazione di Acitrezza. Visione diurna.*
Elaborazione personale.





PRIME VERIFICHE DI SOSTENIBILITÀ PER
LA GESTIONE DELL'OFFERTA TURISTICA



9. I

Introduzione alla CETS (Carta Europea del Turismo Sostenibile): i requisiti

Ho introdotto questo tema all'interno della mia tesi in quanto la zona di interesse progettuale non ricade pienamente in un'area protetta ma si sviluppa nel suo contesto e risulta quindi importante fissare degli obiettivi sulla base della Carta a sostegno delle zone protette, fulcro del territorio delle Terre d'Acì.

Quando si parla di turismo sostenibile in delle zone che risultano avere un'importanza naturalistica particolare o rientrano in aree protette, non si può scindere il progetto sostenibile di valorizzazione del territorio dalla Carta Europea del Turismo Sostenibile (CETS). Essa riflette le priorità globali ed europee definite nelle raccomandazioni dell'Agenda 21, adottata in occasione del "Vertice della Terra" celebratosi a Rio nel 1992, e nel Sesto Programma di Azione Ambientale e Strategia per lo Sviluppo

Sostenibile dell'Unione Europea.⁽⁷⁵⁾

La Carta è nata su iniziativa della Federazione EUROPARC, l'organizzazione delle aree protette d'Europa. È stata redatta da un gruppo di rappresentanti delle aree protette, dell'industria turistica ed altri partner europei. La crescente importanza del turismo sostenibile a livello internazionale viene in questa Carta riassunta in alcune linee guida che ne regolano lo sviluppo, strumento pratico per l'implementazione delle aree protette.

Obiettivi

Gli obiettivi alla base della CETS sono in primis la divulgazione della conoscenza del territorio protetto, fondamentale tassello del nostro patrimonio; il miglioramento dello sviluppo sostenibile attraverso una gestione del turismo attenta all'ambiente, alle comunità, alle imprese locali e ai visitatori.

Questo ultimo punto è di fondamentale importanza: una corretta gestione combinata tra gli stakeholders locali è un'operazione necessaria per un processo di tutela e valorizzazione che sia indirizzato verso la corretta direzione della sostenibilità.

Gestione

Vi sono degli Enti riconosciuti dalla Carta che sono responsabili della gestione delle aree protette, i quali non devono lavorare in modo isolato ma promuovere la cooperazione tra gli attori del territorio, spingere alla collaborazione tutti i soggetti coinvolti nella gestione delle attività turistiche. La promozione dei partenariati è vitale per un progetto di turismo sostenibile, in quanto senza la corretta partecipazione verrebbe

(75) "La Carta Europea del Turismo Sostenibile nelle Aree Protette", Europarc Federation (www.european-charter.org)

meno anche il sostegno economico, necessario per l'attuazione delle strategie e il raggiungimento degli obiettivi.

Strategia

L'approccio strategico consiste nel trovare le problematiche, coinvolgere i partner giusti a sanarle, definire degli obiettivi entro certe tempistiche e costi, e infine stilare un piano d'azione per il conseguimento di quegli obiettivi. La strategia è un elemento chiave del meccanismo poiché essa mette in pratica questa forma di turismo, cercando di rispondere ai visitatori, offrendo un'esperienza del territorio a 360°.

L'obiettivo che pone la CETS è la definizione di una strategia a medio termine (5 anni) per lo sviluppo del turismo sostenibile nell'area.

Una corretta applicazione della CETS porterebbe un'area attualmente protetta a rientrare in un sistema turistico più complesso, valorizzandola maggiormente di quanto non lo sia ora. Il visitatore godrebbe di un'esperienza non limitata alla singola attrazione turistica, ma ampliata al territorio e alle sue tradizioni, cultura e storia, nel rispetto dello stesso.

Qui di seguito sono riportati i dieci principi CETS, basati sul testo ufficiale della Carta.

Nella figura 9.a sono invece stati applicati al progetto, andando a definirne i requisiti.

I principi della Carta Europea del Turismo Sostenibile



Coinvolgere nello sviluppo e nella gestione dell'area protetta tutti coloro che sono impegnati nel settore del turismo, all'interno dell'area e nelle zone circostanti.



Preparare e implementare una strategia di turismo sostenibile e un piano d'azione per l'area protetta.



Proteggere e valorizzare il patrimonio naturale e culturale dell'area, per e attraverso il turismo, e proteggerlo da un eccessivo sviluppo turistico.



Fornire a tutti i visitatori un'esperienza di alta qualità sotto tutti gli aspetti.



Trasmettere efficacemente ai visitatori informazioni sulle specifiche qualità dell'area.



Incoraggiare la promozione di specifici prodotti turistici che permettano la scoperta e la conoscenza dell'area.



Aumentare le conoscenze riguardo all'area protetta e alle questioni di sostenibilità di tutti i soggetti coinvolti nel settore turistico.



Fare in modo che il turismo mantenga e non peggiori la qualità di vita delle comunità locali.



Aumentare i benefici apportati dal turismo all'economia locale.



Monitorare e influenzare i flussi di visitatori per ridurre gli impatti negativi.

LAVORARE IN PARTNERSHIP

Coinvolgere tutti coloro che sono implicati nel settore turistico dell'area protetta, nel suo sviluppo e nella sua gestione.

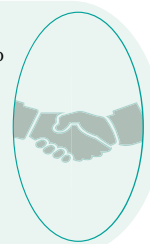
1



La sede verrà istituita nella provincia di riferimento (Catania), in modo da facilitare la gestione dei vari progetti

Istituzione di un Forum permanente

Stakeholders: GAL, GAC, La via dei Castelli dell'Etna, Comuni interessati (insieme a tutti i collaboratori attuali)



ELABORARE E REALIZZARE UNA STRATEGIA

Il progetto viene finanziato da fondi europei, nazionali e regionali di pertinenza delle varie attività

Valutazione economica:



(ittica, enogastronomica)



Valutazione sociale: FOR ALL!

Il progetto ha un target di utenza molto vasto, in modo da ampliare la partecipazione e quindi anche il riscontro economico

2

Valutazione ambientale:



Il progetto è pensato nella piena compatibilità e rispetto del paesaggio esistente, andandone a valorizzare le caratteristiche peculiari e le eccellenze sul territorio

TUTELARE E MIGLIORARE IL PATRIMONIO NATURALE E CULTURALE DELL'AREA, ATTRAVERSO IL TURISMO, MA AL CONTEMPO PROTEGGERE L'AREA DA UNO SVILUPPO TURISTICO INAPPROPRIATO

3



Riduzione degli impatti ambientali grazie al bike sharing e al car sharing elettrico; contenimento e regolazione di flussi turistici, grazie ad un offerta variegata e alla collaborazione con diversi tour operator locali



Promozione di attività turistiche legate a specifiche emergenze culturali, naturali, enogastronomiche in modo da erogare un'offerta variegata sugli aspetti del territorio.

GARANTIRE AI VISITATORI UN ELEVATO LIVELLO DI QUALITÀ IN TUTTE LE FASI DELLA LORO VISITA

Il progetto è studiato in modo da essere aperto a diverse tipologie di esperienza per diversi target di utenza, dai professionisti ciclisti e camminatori, alle famiglie con bambini al seguito, agli anziani e a coloro che hanno delle limitazioni motorie, offrendo servizi in modo tale da far fruire di un'esperienza a 360° con la migliore qualità possibile

Estensione del progetto - FOR ALL!



4

5

COMUNICARE EFFICACEMENTE AI VISITATORI LE CARATTERISTICHE PROPRIE ED UNICHE DELL'AREA



La promozione locale è fondamentale per il coinvolgimento degli attori. I vari stakeholder si impegneranno a promuovere le varie offerte turistiche presenti per l'itinerario, in modo da garantire una fruizione omogenea delle varie attrattive.

9.a I requisiti del progetto sulla base dei 10 principi della CETS. Elaborazione personale.

INCORAGGIARE PRODOTTI TURISTICI SPECIFICI CHE AIUTINO A CONOSCERE E SCOPRIRE IL TERRITORIO LOCALE

Costruzione di pacchetti esperienza: a seconda della località, vengono promosse delle attività relative alla cultura del luogo o all'enogastronomia, mediante pacchetti studiati che coinvolgano i tour operator della zona.



Promozione di prodotti tipici: vengono valorizzati i prodotti del territorio, mediante esperienze conoscitive e piccoli punti vendita



Interpretazione del patrimonio locale: tutta l'esperienza intende valorizzare il patrimonio locale, lasciando un'esperienza unica e riconoscibile



6

MIGLIORARE LA CONOSCENZA DELL'AREA PROTETTA DEI TEMI DELLA SOSTENIBILITÀ TRA TUTTI GLI ATTORI COINVOLTI NEL SETTORE TURISTICO

7



Attività di formazione

Interscambio professionale con operatori di altre aree



Verifica della programmazione degli eventi

Aggiornamento dell'offerta sulla base della domanda.



ASSICURARE CHE IL SOSTEGNO AL TURISMO NON COMPORTI COSTI PER LA QUALITÀ DELLA VITA DELLE COMUNITÀ LOCALI RESIDENTI

Il turismo diventa un'opportunità di crescita per la comunità e il luogo



La qualità della vita viene preservata: i mezzi introdotti per queste tipologie di esperienze sono del tutto non inquinanti e rispettosi dell'ambiente; inoltre il percorso previsto per essi non intacca il traffico cittadino, non comportando alcun disagio per i residenti.



8

ACCRESCERE I BENEFICI PROVENIENTI DAL TURISMO PER L'ECONOMIA LOCALE

9



Maggiori profitti per le aziende locali, che sono incluse nel network di sviluppo del progetto e si impegnano a promuovere il turismo locale.



Maggior impiego di personale locale con l'apertura del nuovo ente e delle attività ad esso connesse.

MONITORARE I FLUSSI DI VISITATORI INDIRIZZANDOLI VERSO UNA RIDUZIONE DEGLI IMPATTI NEGATIVI

Monitoraggio dei flussi turistici, in modo da far fronte alla domanda con un miglioramento costante dell'offerta



Promozione di un tipo di turismo sostenibile, sulla base delle offerte turistiche in progetto



10



9.2

“Sicily in Slow E-motions”: studio del partenariato

La CETS dà molta importanza allo studio delle forme di partenariato più appropriate per ogni progetto e strategia: infatti gli Enti responsabili della gestione del progetto non devono lavorare in modo isolato, ma collaborare con tutti i soggetti coinvolti nello sviluppo e nella gestione delle attività turistiche proposte⁽⁷⁶⁾.

La collaborazione è alla base della buona riuscita di una strategia di valorizzazione di un territorio, e parte dallo sviluppo di un programma di turismo sostenibile fino alla sua realizzazione.

Il tipo di partenariato pubblico privato (PPP) che si propone è un *partenariato istituzionalizzato*: esso si caratterizza per la creazione di società a capitale misto e quindi di entità ad hoc pubblico-private; questa scelta è più congeniale in quanto si tratta di attività che prevedono una gestione dei servizi

locali e la realizzazione delle infrastrutture necessarie all'erogazione dei servizi stessi.

Per questo progetto è stata ipotizzata dunque la creazione di un Ente apposito, l'Associazione “Sicily in Slow E-motions”, che gestisce le attività e coordina il processo di sviluppo. Per far sì che il progetto di questo Ente possa realizzarsi, occorre istituire una rete di collaborazioni che coinvolge altri soggetti, gli *stakeholders*, vero e proprio “scheletro” del progetto. Tra questi, ritroviamo i veri e propri *partner*, erogatori dei finanziamenti (cfr. cap. 9.3).

I principali *stakeholders* da coinvolgere sono le autorità delle aree in questione, i fornitori di servizi turistici e le comunità locali. Considerando la tipologia di progetto, le funzioni inserite e i territori coinvolti, sono stati individuati dei soggetti, economicamente o progettualemente influenti, che potrebbero prendere parte al processo di sviluppo.

Commissione Europea

La Commissione europea gioca un ruolo fondamentale e attivo nello sviluppo delle strategie dell'Unione Europea e nella progettazione e attuazione delle sue politiche. Essa è infatti l'organo esecutivo dell'UE. Prende decisioni sull'orientamento strategico e politico. In collaborazione con le altre istituzioni dell'UE, la Commissione europea elabora l'orientamento politico e strategico complessivo dell'UE.⁽⁷⁷⁾

Il Presidente della Commissione determina dei piani pluriennali sulle priorità degli anni a venire, tradotte in azioni concrete dalla Commissione stessa redigendo un programma di lavoro annuale nel quale viene definito un piano d'azione. È fondamentale considerare la Commissione Europea come stakeholder in quanto

(76) “La Carta Europea del Turismo Sostenibile nelle Aree Protette”, Europarc Federation (www.european-charter.org)

(77) Tutto il paragrafo ha come fonte il sito ufficiale della Commissione Europea: ec.europa.eu

uno dei suoi temi fondamentali è quello relativo allo sviluppo regionale e urbano, inteso come sviluppo economico e promozione dello sviluppo sostenibile, e le sue politiche di investimento potrebbero costituire uno dei maggiori canali di finanziamento del progetto grazie ai fondi quali: FESR (Fondo europeo di sviluppo regionale); FEASR (Fondo Europeo Agricolo di Sviluppo Rurale), il quale strumento di finanziamento e di attuazione è il PSR (Programma di Sviluppo Rurale); FEAMP (Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e per la Pesca)⁽⁷⁸⁾.

Regione Siciliana

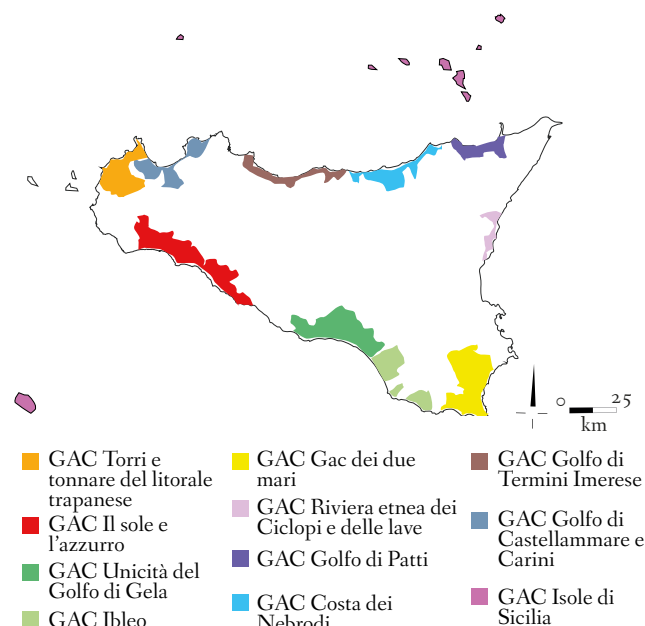
La Regione Siciliana è coinvolta nel finanziamento del progetto in quanto mette a disposizione le risorse finanziarie dell'Assessorato Regionale del Dipartimento dei Beni culturali e dell'Identità siciliana, che si occupa del patrimonio etnoantropologico, storico-artistico, architettonico, naturalistico e identitario siciliano⁽⁷⁹⁾.

Anche l'Assessorato regionale dell'agricoltura, dello sviluppo rurale e della pesca mediterranea si occupa di interventi di valorizzazione del settore agroalimentare e marittimo e può finanziare il progetto attraverso i Fondi europei FEAMP (Fondo Europeo per gli Affari Marittimi e per la Pesca). Questo finanziamento risulta fondamentale in quanto appoggia i Gruppi di Azione Costiera (GAC).

Gruppo di Azione Costiera

I Gruppi di Azione Costiera (GAC) hanno come obiettivo principale quello di attuare il Piano di Sviluppo Locale, che consiste in una serie di iniziative la cui finalità è quella di rafforzare la competitività

delle zone di pesca, ristrutturare e orientare le attività economiche, promuovere la conoscenza del patrimonio materiale e immateriale degli specifici ambiti di applicazione⁽⁸⁰⁾. Il GAC di interesse del progetto è il Gruppo di Azione Costiera Riviera etnea dei Ciclopi e delle lave, con sede ad Acicastello (CT) (fig. 9.b). Questo viene finanziato dal FEAMP, come detto in precedenza. La Regione Siciliana, quale Organismo Intermedio del FEAMP, si occupa di selezionare i progetti proposti dai GAC e dai GAL (Gruppi di azione Locale), progetti aventi obiettivi di sviluppo locale a valere sul FEAMP, in modo da ottenere il finanziamento europeo in questione.



9.b Mappa dei Gruppi di Azione Costiera (GAC), Rielaborazione personale.

Fonte: Dipartimento regionale degli interventi per la pesca, luglio 2013

(78) Per ulteriore approfondimento, si rimanda al paragrafo successivo 9.3 - "Studio dei canali di finanziamento"

(79) "Piano della performance 2018-2020", Regione Siciliana (p.35)

(80) GAC - Gruppi Azione Costiera (fonte: pti.regione.sicilia.it)

Gruppo di Azione Locale

Il Programma di Sviluppo Rurale (PSR) Sicilia 2014-2020, approvato con Decisione CE C(2015)8403 del 24 novembre 2015, rappresenta lo strumento di finanziamento e di attuazione del Fondo europeo agricolo di sviluppo rurale (FEASR) dell'Isola⁽⁸¹⁾.

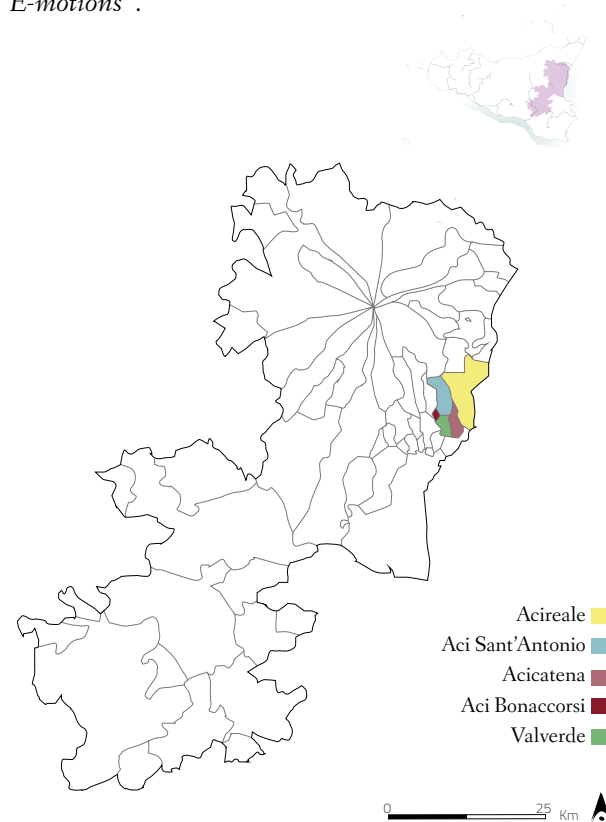
Il PSR 2014-2020 prevede che lo sviluppo locale di tipo partecipativo sia gestito dai Gruppi di Azione Locale (GAL) per i territori con popolazione compresa tra i 60.000 e i 150.000 abitanti, dotati di una struttura tecnica adeguata e costituiti in una forma giuridica atta a garantire la partecipazione democratica e dal basso del territorio, nonché concentrato sui territori classificati C e D, (aree rurali intermedie e aree rurali con problemi di sviluppo) caratterizzati da rilevante calo demografico, da frammentazione amministrativa, da carenza di servizi e da fragilità del sistema produttivo.

Si tratta di un partenariato pubblico privato in quanto finanziati da quote in parte pubbliche (quali i comuni coinvolti, università, dipartimenti, centri di ricerca, Licei, ecc.) e in parte private (consorzi, fondazioni, distretti, associazioni, ecc.).

Il GAL delle Terre di Aci è costituito dai comuni di Acireale, Acicatena, Aci Sant'Antonio, Aci Bonaccorsi e Valverde, comuni contigui e territorialmente omogenei, classificati zone rurali con problemi di sviluppo aree D. Esso elabora il PAL (Piano di Azione Locale) e gestisce i contributi finanziari erogati dal Programma di Sviluppo Rurale. La partnership pubblico-privata elabora un progetto strategico i cui punti principali sono lo sviluppo e l'innovazione dei sistemi produttivi, il turismo sostenibile, la valorizzazione turistica del patrimonio naturalistico,

ambientale, culturale delle Aci e infine l'esaltazione del territorio delle Aci attraverso la sua identità territoriale e la sua produzione gastronomica.

Questi punti strategici sono di grande interesse e attinenza per il progetto che di "Sicily in Slow E-motions".



g.c Catania - GAL, territori comunali coinvolti

Fonti: www.galterrediaci.com

"Strategia di Sviluppo Locale di tipo Partecipativo "Le Terre d'Aci"

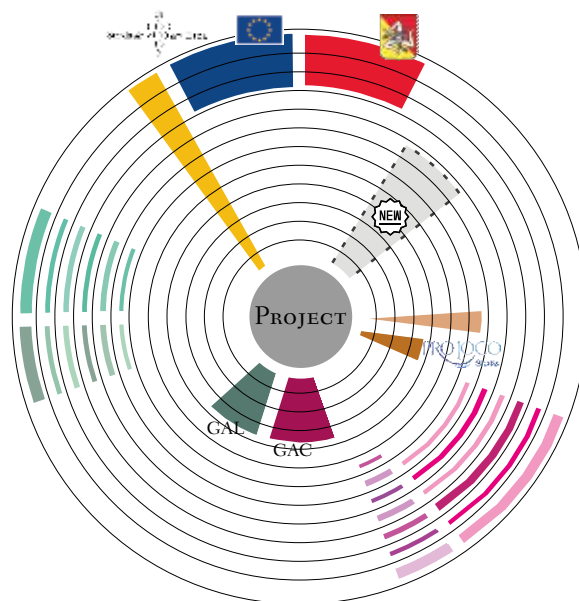
Del Gruppo di Azione Locale "LE TERRE DI ACI S.C.arl", Acireale

04/10/2016

Rielaborazione personale.

(81) "Cos'è il GAL?", fonte: galterrediaci.com

Dalla posizione degli stakeholders all'interno del grafico circolare si può capire l'influenza all'interno del progetto. I soggetti posti ai margini risultano remoti rispetto al fulcro centrale, ma comunque sono molto influenti in quanto finanziatori e quindi indispensabili (Unione Europea, Regione Sicilia, le quote pubbliche e private del GAL e del GAC); coloro che sono posti vicino al centro, come il Gruppo di Azione Locale (GAL) e il Gruppo di Azione Costiera (GAC) sono molto vicini al progetto, possono anche prenderne direttamente parte ma dipendono comunque dai loro finanziamenti pubblici e privati (quote pubbliche e private) e dunque hanno un'influenza individuale limitata.



Finanziatori principali	 
Legati al progetto ma non finanziatori diretti	 GAC Riviera Etnea dei Ciclopi e delle lave  GAL Le terre di Aci
Collaboratori: piccoli finanziamenti e piccola parte nel progetto*	 PROLOCO Sicilia  Guide turistiche locali  Strada dei Vini dell'Etna

* PROLOCO Sicilia: associazione di volontariato. Contratto privato tra singoli cittadini che vogliono sviluppare, insieme, delle forme di attrattiva turistica per la propria comunità.

Strada dei Vini dell'Etna: associazione che promuove un percorso di scoperta del territorio Etneo.

Guide turistiche locali: collaborazioni tra i vari tour operator locali per lo sviluppo integrato dell'offerta turistica.

9.d Schema degli stakeholders di progetto: da questa rappresentazione è possibile confrontare l'influenza che ciascun attore ha sul progetto di "Sicily in Slow-Emotions".

Elaborazione personale.

9.3

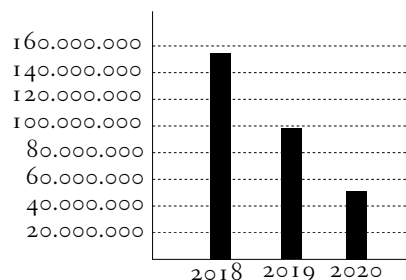
Possibili canali di finanziamento

Una volta stabiliti quali sono gli *stakeholders* che formato la rete di collaborazioni nella quale si va ad inserire il nuovo Ente “*Sicily in Slow E-motions*”, si individuano abbastanza facilmente quali tra questi offriranno i finanziamenti che metteranno in moto la macchina di questo progetto per il turismo sostenibile. I principali canali di finanziamento sono due: i Fondi della Commissione Europea e la Regione Sicilia.

Regione Siciliana (triennio 2018-2020)

Il primo canale di finanziamento che analizziamo è quello della Regione Siciliana, che supporta con i suoi fondi l'Assessorato dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana. Nel Piano delle performance 2018-2020 pubblicato dalla Regione Siciliana vengono elencati tutti gli Assessorati, le loro competenze e *missioni*

per il triennio indicato. A questo proposito, risulta particolarmente attinente al progetto di “*Sicily in Slow E-motions*” la *missione* di questo dipartimento indicata con la voce “Tutela e valorizzazione dei beni e attività culturali”. Vengono riportate le previsioni di spesa per il triennio 2018-2020 (fig. 9.e):



9.e Missione 05- Tutela e valorizzazione dei beni e delle attività culturali. Previsione di spesa triennio 2018-2020. Rielaborazione personale. Fonte: “Piano della performance 2018-2020”, Regione Siciliana

Per l'anno 2018 la spesa ammonta a €150.605.628,53 mentre per il 2019 cala a €100.000.000⁽⁸²⁾.

Perciò in vista del 2020, con circa €50.000.000 di budget di finanziamento, il Dipartimento potrebbe attuare i suoi programmi:

- programma 2 - attività culturali e interventi diversi del settore culturale;
- programma 3 - politica regionale unitaria per la tutela dei beni e delle attività culturali.

Entrambi nell'area strategica della cultura e del turismo, essi hanno come obiettivo rispettivamente:

- la “tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale attraverso la creazione di un sistema di fruizione in grado di intercettare nuovi spazi di mercato turistico”⁽⁸³⁾: questo prevede degli interventi per la fruizione e la valorizzazione del

(82) “Piano della performance 2018-2020”, Regione Siciliana

(83) D.A. BENI CULTURALI IDENTITA' SICILIANA n. 16 del 06/06/2018. Dal “Piano della performance 2018-2020”, Regione Siciliana

patrimonio culturale ai fini di soddisfare l'offerta integrata.

- Il “miglioramento della governance del settore attraverso la creazione di una rete di tutti i soggetti che operano sul territorio e che a diverso titolo concorrono alla promozione del prodotto di Sicilia”. E ancora promuove la “valorizzazione del patrimonio culturale mediante azioni di partenariato pubblico/privato o pubblico/pubblico volto a rafforzare la fruizione dei siti culturali dell'Isola”⁽⁸⁴⁾. Questi riguardano invece il miglioramento del processo di conoscenza del patrimonio culturale e quindi la sua valorizzazione grazie ad una rete di attività, la valorizzazione del patrimonio culturale grazie alle collaborazioni tra enti pubblici e privati, la promozione della collaborazione fra gli stakeholders del settore dell'offerta culturale.

Questi due programmi e obiettivi strategici progettati per il triennio 2018-2020 sono particolarmente calzanti con il progetto di “Sicily in Slow E-motions”, e per questo si potrebbe considerare un valido canale di finanziamento il Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana.

Commissione Europea: i Fondi⁽⁸⁵⁾

Ciò che andremo a considerare e approfondire è la Politica Regionale dell'Unione europea, la principale politica di investimento che sostiene tutte le regioni e le città dell'UE. La Commissione Europea opera secondo piani pluriennali e al fine di raggiungere tali obiettivi e di affrontare le diverse esigenze di sviluppo di tutte le regioni, per il periodo 2014-2020 sono stati destinati alla politica di coesione 355,1 miliardi di

euro, quasi un terzo del bilancio complessivo UE.

L'attuazione della politica regionale passa attraverso i Fondi strutturali e di investimento europei (Fondi SIE):

- il Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR);
- il Fondo di coesione (FC) (non destinato all'Italia per gli anni considerati dal piano, in quanto con un reddito nazionale lordo pro capite superiore al 90% della media dell'Unione europea);
- il Fondo sociale europeo (FSE);
- il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR);
- il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP).

Alcuni di essi riguardano direttamente la Regione Sicilia e sono ad essa destinati sulla base degli obiettivi prefissati dalle strategie europee degli anni pianificati. Questi costituiscono dei canali di finanziamento ingenti, che potrebbero essere ottenuti dalla Regione per lo sviluppo del progetto “Sicily in Slow E-motions”, facendo leva sui punti principali di: tutela dell'ambiente, mobilità sostenibile, e riscoperta del territorio e delle sue tradizioni attraverso la valorizzazione.

1. POR Sicilia FESR: il Programma Operativo Regionale FESR si pone come obiettivi la crescita con l'innovazione e il miglioramento dell'uso efficiente di risorse. La tutela dell'ambiente è uno dei punti principali, a cui spetta il 10,9% del FESR complessivo che ammonta per la Regione Sicilia a €3.418.431.018. Quindi si tratterebbe di €372.608.980 da destinare all'obiettivo di tutela dell'ambiente.

(84) D.A. BENI CULTURALI IDENTITA' SICILIANA n. 16 del 06/06/2018. Dal “Piano della performance 2018-2020”, Regione Siciliana

(85) Tutti i dati del paragrafo hanno come fonte il sito ufficiale della Commissione Europea: ec.europa.eu

2. La politica di sviluppo rurale dell'UE è finanziata dal Fondo europeo agricolo di sviluppo rurale (FEASR), che ha una dotazione di 100 miliardi di euro per il periodo 2014-2020 e durante questi sette anni ciascun paese dell'UE riceve un contributo finanziario⁽⁸⁶⁾. Per ottenerli, occorre concludere accordi di partenariato per il coordinamento dei finanziamenti dei fondi SIE in ciascun paese. Alla Regione Siciliana sono stati assegnati per questi sette anni la somma di €2.212.747.000, maggiore dotazione finanziaria assegnata tra le regioni italiane a livello nazionale. Il Programma di Sviluppo Rurale (PSR) Sicilia 2014-2020, è lo strumento di finanziamento e di attuazione del FEASR dell'Isola⁽⁸⁷⁾. Il PSR 2014-2020 prevede che lo sviluppo locale di tipo partecipativo sia gestito dai Gruppi di Azione Locale (GAL), organismi intermedi che elaborano strategie di Sviluppo Locale di tipo partecipativo. Essi sono costituiti da partenariati pubblico-privati, e quindi possono essere definiti come strumenti multifondo in quanto fondi da loro gestiti provengono da enti pubblici, enti privati e fondi europei. I GAL quindi ricevono i fondi del PSR 2014-2020, in particolare per la Misura 19 "Sostegno allo sviluppo locale LEADER (SLTP-sviluppo locale di tipo partecipativo)", che prevede che lo sviluppo locale di tipo partecipativo sia gestito dai GAL, e che promuove l'elaborazione di strategie di sviluppo locale con un approccio di carattere multisettoriale che vede coinvolti come elementi catalizzatori i partenariati locali pubblico-privati. Per questa misura l'UE ha preventivato un contributo di €74.203.250

(88). Il GAL costituisce dunque un canale di finanziamento importante grazie ai fondi che riceve dall'UE, e risulta anche direttamente interessato al progetto, in collaborazione con gli altri stakeholders.

3. Il FEAMP è il fondo per la politica marittima e della pesca dell'UE per il periodo 2014-2020, uno dei cinque fondi strutturali e di investimento europei (fondi SIE). Il fondo sostiene i pescatori nella transizione verso una pesca sostenibile; aiuta le comunità costiere a diversificare le loro economie; finanzia i progetti che creano nuovi posti di lavoro e migliorano la qualità della vita nelle regioni costiere europee; agevola l'accesso ai finanziamenti. L'Italia, come Stato membro, possiede una quota della dotazione finanziaria complessiva del Fondo, pari a di 537,3 milioni di euro⁽⁸⁹⁾. Nell'ambito del PO FEAMP, il Programma Operativo FEAMP 2014-2020, la Regione Siciliana è l'Organismo Intermedio del FEAMP e si occupa di selezionare i progetti proposti dai GAC e dai GAL (Gruppi di azione Locale), progetti aventi obiettivi di sviluppo locale a valere sul FEAMP, in modo da ottenere il finanziamento europeo in questione. La misura di interesse, per la quale il progetto "Sicily in Slow E-motions" potrebbe concorrere per i fondi europei suddetti, è quella relativa alla "Attività di cooperazione": l'obiettivo è la "preparazione e la realizzazione delle attività di cooperazione del Gruppo di Azione Locale, promuovendo, in generale, la sostenibilità dell'attività di pesca, lo sviluppo di modelli economici legati alle zone di pesca, il turismo, la

(86) Sviluppo rurale 2014-2020, ec.europa.eu

(87) "Cos'è il GAL?", fonte: galterrediaci.com

(88) "Italy - Rural Development Programme (Regional)- Sicilia", *The European Agricultural Fund for Rural Development* (ultima modifica, 3/05/2019)

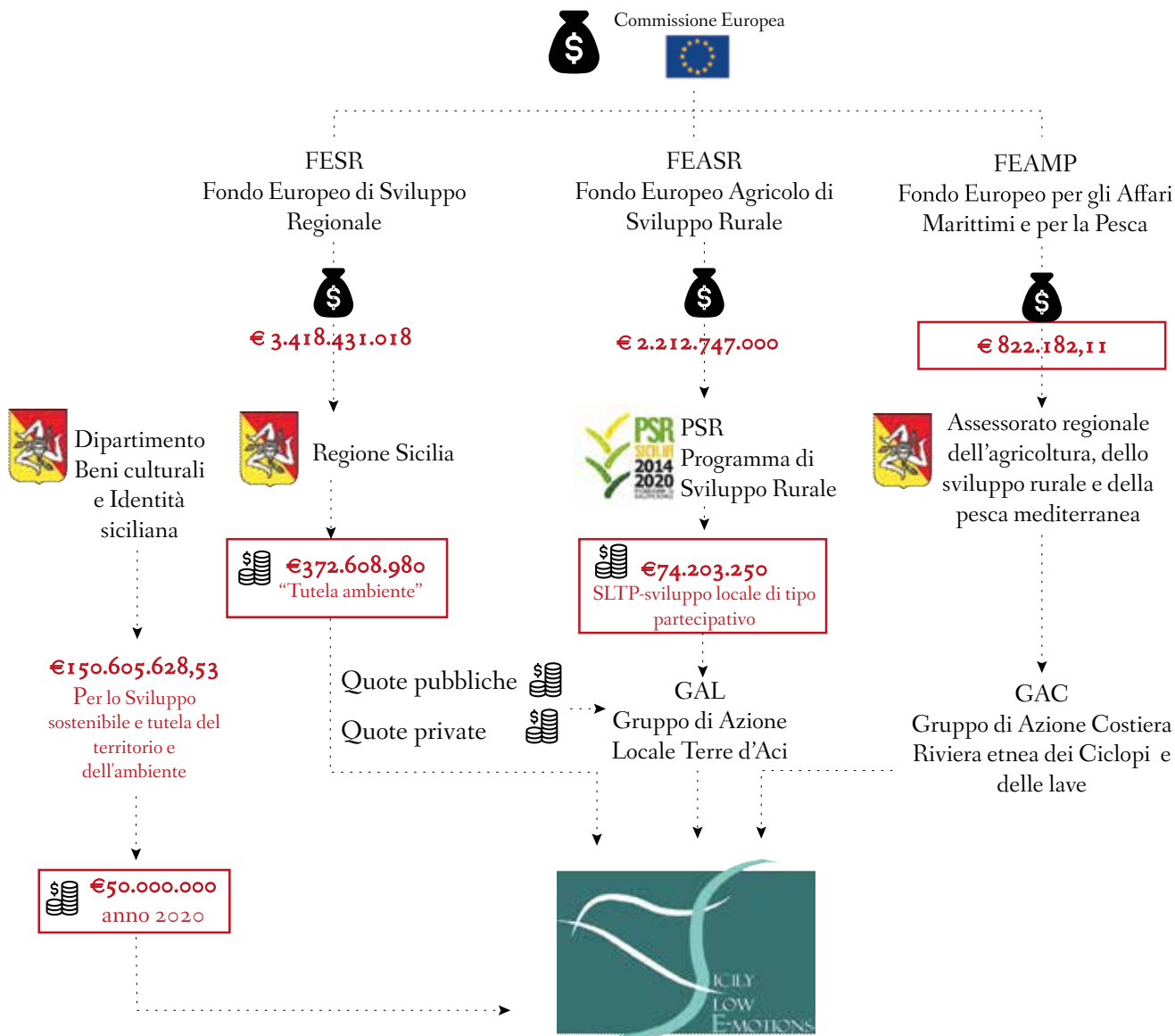
(89) Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP), dal sito della Commissione Europea: ec.europa.eu

valorizzazione delle produzioni e delle attività di pesca e il miglioramento dello sfruttamento delle potenzialità del patrimonio ambientale delle zone di pesca”⁽⁹⁰⁾. Con il sostegno a queste attività di cooperazione si rafforza così lo sviluppo locale di tipo partecipativo (SSL) che caratterizza i GAL e i GAC e, oltre al miglioramento della competitività del settore economico e sociale, un punto fondamentale è la valorizzazione e la promozione dell'identità storico-culturale e di conseguenza la visibilità esterna del territorio costiero. Questo in particolare è uno degli obiettivi cardine del progetto che si propone. Per ottenere i fondi europei in questione, i risultati di queste attività di cooperazione consistono in benefici per i territori e per le relative comunità, quali la nascita di reti e relazioni, patrimonio comune nei vari partner. *“Il confronto e lo scambio di esperienze tra partenariati operanti in territori diversi possono favorire la mobilitazione del potenziale di sviluppo endogeno, stimolando esperienze innovative per le singole realtà interessate e aumentando la capacità di elaborare ed attuare progetti o iniziative comuni e condivisi”*. Per rendere realtà tutti questi obiettivi il Gruppo di azione locale Le Terre d'Acì deve attuare una strategia di sviluppo locale di questa tipologia, in modo da ottenere i fondi del FEAMP, su selezione della Regione Siciliana. La dotazione finanziaria per l'attuazione di tale misura è di €822.182,11, di cui €70.000 per il supporto tecnico preparatorio alle attività di cooperazione ed €752.182,11 per la realizzazione del progetto di cooperazione⁽⁹¹⁾.

Questi sono i principali canali di finanziamento per il progetto *“Sicily in Slow E-motions”*. Alla pagina successiva (fig. 9.f) vengono rappresentati schematicamente i flussi di finanziamento per il progetto e tutti i soggetti coinvolti.

(90) Descrizione degli obiettivi della misura, nel Bando di attuazione della Misura 4.64 “Attività di cooperazione”, Art. 64 del Regolamento UE n. 508 del 15 maggio 2014. Assessorato regionale dell'Agricoltura, dello Sviluppo Rurale e della Pesca Mediterranea, Dipartimento Regionale della Pesca Mediterranea

(91) Bando di attuazione della Misura 4.64 “Attività di cooperazione”, Art. 64 del Regolamento UE n. 508 del 15 maggio 2014. Assessorato regionale dell'Agricoltura, dello Sviluppo Rurale e della Pesca Mediterranea, Dipartimento Regionale della Pesca Mediterranea



9.f Studio dei canali di finanziamento per il progetto di "Sicily in Slow-Emotions".

Elaborazione personale.

(I dati correlati alle note presenti nel paragrafo 9.3)

9.4

Definizione della strategia e dell'offerta di servizi: il Business Model Canvas

“*Sicily in Slow E-motions*” nasce da dallo studio del territorio in cui si insedia questo progetto di rigenerazione urbana del territorio delle Terre d’Aci, delle sue tradizioni culturali ed enogastronomiche, ma anche lo studio attento delle esperienze già realizzate in materia di riqualificazione dei sedimi ferroviari dismessi, dal modello delle greenways adottato a livello internazionale e nazionale.

Il turismo su due ruote rappresenta una fetta consistente del mercato turistico: questo business ha infatti rilevato, per l’anno 2018, 77,6 milioni di presenze, producendo un giro di affari di 7,6 miliardi di euro ⁽⁹²⁾. Isnart-Legambiente ha presentato un rapporto su “Cicloturismo e cicloturisti in Italia 2019” presentato al Bike Summit 2019 a Roma. Da questo rapporto si deduce come il “turismo dolce” che

utilizza le due ruote ma anche il “turismo attivo” dei cicloturisti (turisti che utilizzano la bici per viaggiare) e turisti ciclisti (che utilizzano la bici una volta arrivati sul luogo da visitare) costituisce un business elevato legato soprattutto alle spese medie giornaliere prodotte dal cicloturismo, producendo così l’8,4% dell’intero movimento turistico in Italia ⁽⁹³⁾.

Per questo il progetto “*Sicily in Slow E-motions*” utilizza proprio un percorso ciclo-pedonale come elemento di unione e connessione di diverse territorialità, prevedendo delle utenze diversificate quali turisti sportivi (cicloturisti) e turisti che invece hanno la possibilità di noleggiare il mezzo direttamente in loco (turisti ciclisti). La vacanza così diviene attiva, tipologia molto richiesta che vede aumentare la domanda turistica in questo senso.

La strategia del progetto verte dunque in questa direzione, facendo attenzione alla domanda turistica e tentando di proporre un’offerta adatta alle esigenze.

Il Business Model Canvas (BMC)

Per la definizione della strategia corretta si è utilizzato il supporto del Business Model Canvas, uno strumento che permette di rappresentare visivamente il modo in cui l’Ente, in questo caso il “*Sicily in Slow E-motions*”, crea, distribuisce e cattura valore per la propria utenza. Grazie a questo canvas si ha la possibilità di comprendere gli elementi complessi che riguardano il funzionamento dell’Ente in modo semplice e intuitivo attraverso il suo linguaggio schematico ⁽⁹⁴⁾.

La chiave di lettura del BMC consiste nella relazione di 9 elementi interconnessi tra loro:

1. i segmenti di clientela (*customer segments*);
2. le proposte di valore (*value proposition*);

(92) “Piste ciclabili, il business delle due ruote vale già 7,6 miliardi” di Massimo Frontiera, tratto dal “Quotidiano del Sole 24 ore” sezione Edilizia e Territorio. 26 Marzo 2019

(93) I° rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturisti in Italia 2019 - Bike Summit 2019 - Roma 26 marzo 2019, Unioncamere

(94) www.businessmodelcanvas.it

3. i canali (*channels*);
4. le relazioni con i clienti (*customer relationship*);
5. i flussi di ricavi (*revenue streams*);
6. le risorse chiave (*key resources*);
7. le attività chiave (*key activities*);
8. i partner chiave (*key partnership*);
9. la struttura dei costi (*cost structure*).

Si analizzano in seguito i 9 blocchi ⁽⁹⁵⁾ che compongono il BMC, facendo riferimento all'Ente "Sicily in Slow E-motions" (SSE-*m*) e al progetto di valorizzazione turistica proposto.

1. I segmenti di clientela

Questo blocco consiste nella descrizione dei differenti gruppi di persone e/o organizzazioni ai quali l'Ente si rivolge. Risulta fondamentale definire la clientela in quanto, su questa base, si costruirà il pacchetto di prodotti e servizi attorno alle precise esigenze di ogni target di utenza.

Per il progetto di SSE-*m* i clienti che ci si aspetta sono: i turisti attivi, quindi cicloturisti e turisti ciclisti; i camminatori; coloro che praticano jogging; turisti passeggeri; famiglie; scolaresche; la comunità locale stessa.

2. Le proposte di valore

Il pacchetto di prodotti e servizi rappresentano le proposte di valore, ovvero che rappresentano un valore per lo specifico segmento di clienti individuato. Da questa sezione si determina il successo o l'insuccesso del BMC del progetto.

Perché i clienti dovrebbero scegliere il servizio di SSE-*m* ? Perché il progetto offre un miglioramento

della mobilità lenta grazie ad un percorso dedicato; si ha una varietà di offerta, che spazia nei settori culturale, enogastronomico, balneare, turistico; un valore aggiunto è l'ampliamento del ventaglio di utenza in quanto il percorso è fruibile da diverse categorie di persone (sportive e non), ampliando il bacino di utenza attuale.

3. I canali

I canali di comunicazione tra l'Ente e la clientela sono fondamentali per la presentazione dell'offerta e della sua proposta di valore.

Per SSE-*m* si utilizzano i canali diretti quali gli uffici in loco (presso le stazioni dismesse riconvertite), i punti vendita, gli info point; e i canali indiretti ovvero i partner e i canali web (sito web).

4. Le relazioni con i clienti

Questo blocco del BMC descrive il tipo di relazione che l'Ente stabilisce con i diversi segmenti di clientela.

La SSE-*m* acquisisce clienti grazie alla pubblicizzazione in loco, al sito web; fidelizza i clienti con la creazione della newsletter dove comunica aggiornamenti riguardanti la sua offerta; aumenta le vendite grazie alla presenza di personale addetto ai rapporti con i clienti e alla creazione di una community sul web tramite la quale vi è una relazione diretta con i consumatori, che possono proporre iniziative e dare suggerimenti.

5. I flussi di ricavi

L'Ente ottiene dei ricavi dalla vendita di prodotti e servizi al suo segmento di clientela. Questo blocco del BMC è sempre più strategico in quanto decreta

(95) www.businessmodelcanvas.it

il successo o l'insuccesso del progetto. Il prezzo e le modalità di pagamento sono fondamentali per regolare i flussi finanziari per rendere il modello business funzionante e l'attività sostenibile.

I tipi di pagamenti che si ritrovano nella *SSE-m* sono quelli in un'unica soluzione, ovvero al momento dell'acquisto del servizio o del prodotto il pagamento avviene istantaneamente. Non si hanno pagamenti ricorrenti, quali affitti o abbonamenti, ma questi avvengono in singole soluzioni. I principali flussi di entrata derivano da: noleggio mezzi (auto elettriche e biciclette); acquisto dei prodotti locali dagli shops; pernottamento nell'ostello di Acicastello; prenotazioni di pacchetti per escursioni ed esperienze.

6. Le risorse chiave

Esse sono fondamentali per dare vita e sostenere il BMC. Di che cosa ha bisogno *SSE-m* affinché il suo modello di business funzioni? Le risorse chiave di tipo fisico sono: info point, punti vendita, uffici di prenotazione attività turistiche, uffici di noleggio mezzi. Tra le risorse di tipo intellettuale troviamo: i partner, i progetti sviluppati. Le risorse umane comprendono i tour operator specializzati e il personale, senza i quali *SSE-m* non potrebbe esistere. Le risorse finanziarie sono necessarie e sono i partner finanziatori, quindi Regione Sicilia e la Commissione Europea e i suoi fondi.

7. Le attività chiave

Esse sono le attività strategiche che devono essere compiute per creare e sostenere la proposta di valore, raggiungere i clienti e mantenere le relazioni con loro e generare ricavi. Quali sono le attività più importanti

che *SSE-m* deve compiere per far funzionare il proprio modello di business? Tra queste vi sono: le attività produttive quali gli shops, che distribuiscono prodotti, gli uffici che offrono i pacchetti turistici, i punti noleggio mezzi, l'attività ricettiva dell'ostello; le attività di problem solving, quali l'info point che offre consulenza per la proposta di servizi.

8. I partner chiave

Essi sono i fornitori e i partner necessari al funzionamento del modello di business. *SSE-m* agisce in un "ecosistema" più grande, non è autosufficiente. Questi partner chiave sono: GAL, GAC, Regione Sicilia, tour operator locali, PRO LOCO Sicilia, i comuni di Acireale, Acicastello. Grazie a loro si può sviluppare un'economia di scala, ridurre i rischi della concorrenza, competere in un mercato più vasto, diffondere il brand in maniera più capillare e scoprire nuovi clienti.

9. La struttura dei costi

SSE-m deve sostenere dei costi per rendere funzionante il proprio modello di business. Questo blocco del BMC viene lasciato per ultimo in quanto deriva direttamente dalla struttura dei blocchi relativi alle attività chiave, partner chiave e risorse chiave.

I costi che *SSE-m* deve sostenere possono essere divisi in: costi fissi, quali stipendi del personale, affitti dei locali o locazioni, costi di manutenzione dei servizi quali il parking, la ciclo officina, le zone relax, le aree verdi esterne; costi variabili, che potrebbero essere quelli legati alla fornitura dei prodotti e dei servizi.

Partner Chiave



GAL "Le Terre di Aci"
GAC "Riviera etnea dei
Ciclopi e delle lave"
Regione Sicilia
tour operator locali
PRO LOCO Sicilia
Enti locali (pubbliche
amministrazioni)

Attività Chiave



attività produttive: shops,
uffici, punti noleggio, ostello

attività di problem solving:
info point

Proposte di Valore



miglioramento della mobilità
lenta grazie ad un percorso
dedicato

offerta multiattrattiva

esperienza partecipata

Risorse Chiave



Fisiche: info point, shops,
uffici

Intellettuale: partner

Umane: tour operator,
personale

Finanziarie: Regione Sicilia,
fondi CE

ampliamento del bacino
di utenza attuale

Struttura dei Costi

Costi fissi

stipendi
affitti o locazioni
costi di manutenzione

Costi variabili

fornitura dei prodotti e dei
servizi
manutenzione straordinaria

Flussi di Ricavi

Relazioni con i Clienti



pubblicizzazione in loco
sito web
newsletter
personale addetto
community sul web

Segmenti di Clientela



i turisti attivi
cicloturisti
turisti ciclisti
camminatori
joggers
turisti passeggeri

Canali



Canali diretti

uffici in loco
punti vendita
info point

Canali indiretti

partner
sito web

famiglie
scolaresche
comunità locale

noleggio mezzi

acquisto dei prodotti locali
dagli shops

ostello

prenotazioni di pacchetti
per escursioni ed
esperienze.



9.g Business Model Canvas per il progetto di "Sicily in Slow-Emotions". Elaborazione personale.
Fonte dello schema BMC: businessmodelcanvas.it

9.5

Piano d'azione: fasi, costi e tempi

Una volta definita la strategia, occorre elaborare un piano d'azione che specifica le misure che devono essere e che saranno intraprese per raggiungere gli obiettivi. ⁽⁹⁶⁾ L'obiettivo della strategia di “*Sicily in Slow E-motions*” è quella di migliorare l'offerta turistica attraverso uno sviluppo sostenibile dell'area: la conversione del sedime dismesso a percorso ciclo-pedonale migliora l'integrazione tra gli utenti e l'ambiente naturale, culturale e sociale.

Nel capitolo precedente sono stati analizzati i possibili canali di finanziamento del progetto proposto e si ipotizza dunque che l'area interessata dalla strategia possa essere l'intero sedime ferroviario dismesso, con i fabbricati stazione annessi di Acireale, Acitrezza e Acicastello.

Data la lunghezza del tratto preso in oggetto (6,2

km) e della riqualificazione necessaria alle tre stazioni, occorre definire un piano d'azione di durata pluriennale.

Le fasi della strategia

Per realizzare una trasformazione su vasta scala come in questo caso, occorre pianificare una strategia che si sviluppi nell'arco di un tempo predefinito e che sia strutturata in modo tale da far funzionare il modello di business.

Nel caso di “*Sicily in Slow E-motions*” occorre considerare:

- la lunghezza del sedime e il suo stato di conservazione;
- lo stato di conservazione dei fabbricati stazione da riutilizzare;
- le funzioni da inserire da progetto.

Per questo è stato pensato un piano d'azione diviso in tre fasi:

1. Fase 1: nella prima fase, cioè dal momento in cui si ha l'inizio della trasformazione urbana, la cosa più opportuna da fare è creare il percorso sul vecchio sedime dismesso. In questo modo si potrà rendere da subito accessibile il percorso ciclo-pedonale che collega le tre città. Contemporaneamente si può rendere attiva con le nuove funzioni la stazione di Acireale, per la quale occorre poco tempo e un capitale basso di investimento, data la sua ottima conservazione.
2. Fase 2: in un secondo momento si mette in atto la seconda fase. In questo arco di tempo la stazione di Acireale è già attiva come l'intero percorso e quindi si procede con la messa in funzione del fabbricato stazione di Acicastello,

(96) “La Carta Europea del Turismo Sostenibile nelle Aree Protette”, Europarc Federation (www.european-charter.org)

Ipotesi di distribuzione dei costi nel tempo

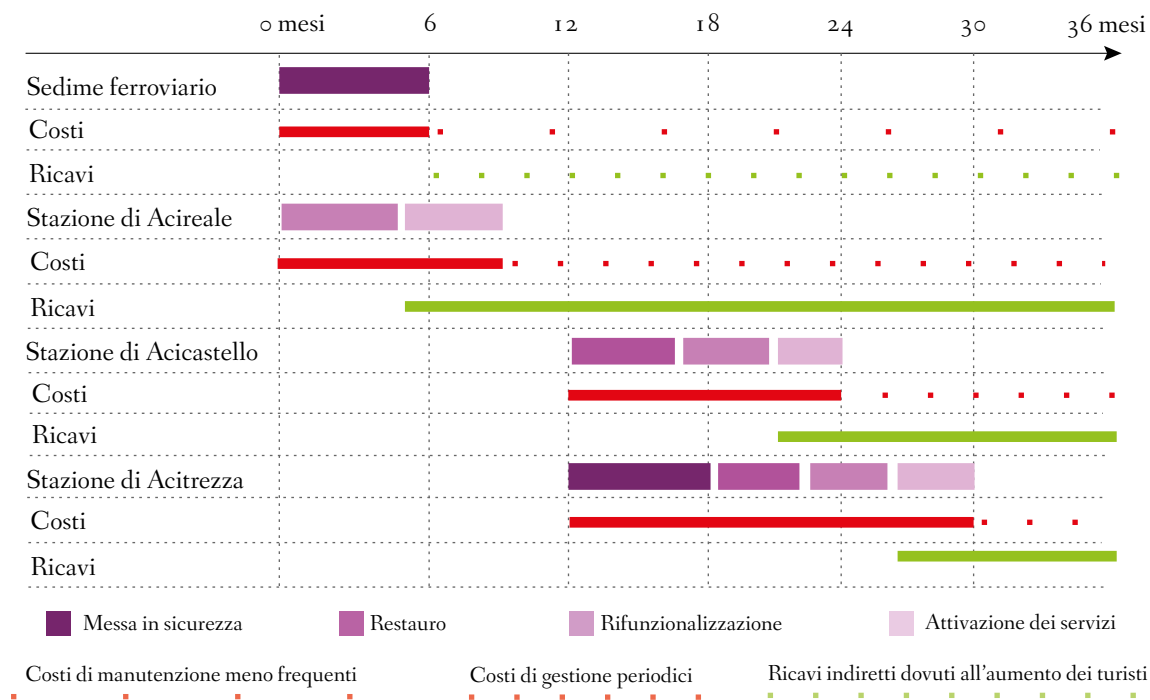
Ipotizzando la divisione in tre fasi esplicita precedentemente, si è proceduto con la schematizzazione dei lavori nel corso del tempo, considerando i flussi di cassa relativi al progetto.

Lo schema in questione è di tipo qualitativo e non quantitativo, ovvero i costi e i ricavi definiti sono indicativi in modo da definire la strategia che rende possibile da realizzazione del progetto.

Nel cronoprogramma (fig. 9.i) si è ipotizzata una trasformazione della durata di tre anni, entro i quali il progetto “*Sicily in Slow E-motions*” risulterebbe completamente attivo sul territorio.

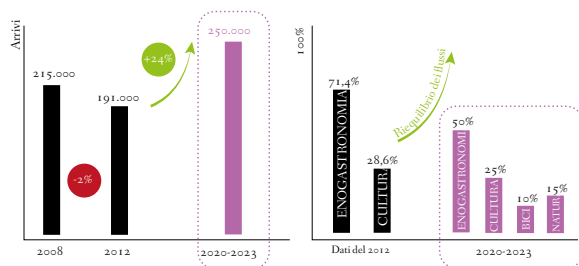
Questi tre anni sono stati suddivisi in periodi, per una migliore gestione delle trasformazioni agli edifici e per la riqualificazione del sedime. Per i primi sei mesi si è ipotizzato, come definito nella fase 1, che il sedime ferroviario entri in utilizzo dopo la sua messa in sicurezza in modo da avere, oltre ai costi di riqualificazione, anche dei ricavi che vengono definiti “indiretti”, in quanto non derivano dall'erogazione di un servizio a pagamento ma dall'aumento del flusso di turisti generato dall'offerta del percorso ciclo-pedonale (fig. 9.l).

Nel primo periodo anche la stazione di Acireale subisce gli interventi di restauro necessari e di



9.i Ipotesi di crono programma per il progetto.
Elaborazione personale.

rifunzionalizzazione, e questa genera dei ricavi diretti derivanti dai servizi quali gli shops, il noleggio mezzi o la prenotazione delle esperienze e delle attività. I primi sei mesi sono sicuramente quelli dove si concentra un investimento iniziale maggiore. Dopo 12 mesi dall'inizio dei lavori, si è ipotizzato di avere accumulato dei ricavi sufficienti alla rifunzionalizzazione della stazione di Acicastello, per la quale si impiegherebbero 12 mesi fino alla sua attivazione definitiva. Questa genera immediatamente dei ricavi dovuti anch'essi ai servizi offerti e soprattutto all'ostello entrato in funzione. Contemporaneamente ai lavori presso il fabbricato di Acicastello, anche nella vecchia stazione di Acitrezza iniziano i lavori, molto più ingenti dei



precedenti dato lo stato di degrado del fabbricato. Per questo infatti sono previsti la messa in sicurezza, un'ingente opera di restauro e infine l'inserimento di nuove funzioni e servizi. Per questa trasformazione i tempi stimati sono di 18 mesi e i costi sono maggiori rispetto alle opere precedenti, ma i ricavi diretti e indiretti generati nel corso di 12 mesi dall'entrata in servizio della "Sicily in Slow E-motions" renderebbero realizzabile l'operazione.

Questo cronoprogramma è del tutto indicativo e qualitativo e si lega al lavoro di analisi dei canali di finanziamento e delle fasi del piano d'azione, tutti temi strettamente connessi tra di loro.

Di seguito è stato inserito il computo relativo ai costi per la realizzazione del sedime, sostenuti durante la fase 1 precedentemente descritta. (fig. 9.m)

9.1 Ipotesi di prospettiva dei flussi turistici. Elaborazione personale.
Fonte: "Relazione tecnico scientifica parte I: inquadramento territoriale e analisi dell'offerta e della domanda". Distretto Turistico Regionale Siciliano Mare dell'Etna

Analisi dei costi di realizzazione del percorso verde ciclopedonale				
Azioni	Costo parziale	Unità	Quantità	Costo totale
Pulizia tracciato	€ 1.350,00	km	6,5	€ 8.775,00
Segnaletica	€ 4.048,89	km	6,5	€ 26.317,78
Illuminazione	€ 148.229,63	km	6,5	€ 963.492,59
Arredo	€ 8.938,89	km	6,5	€ 58.102,78
Verde	€ 6.879,63	km	6,5	€ 44.717,59
Stazioni bike sharing e car sharing	€ 31.774,81	km	6,5	€ 206.536,30
Totale costi				€ 1.307.942,04

9.m Ipotesi di prospettiva dei flussi turistici. Elaborazione personale.
Fonte: Distretto Turistico Regionale Siciliano Mare dell'Etna - Azione di sistema, O.T. D. (Osservatorio Turistico Distrettuale): "Relazione tecnico scientifica parte I: inquadramento territoriale e analisi dell'offerta e della domanda".

9.6

Il quadro economico della stazione di Acitrezza: Business Model Canvas numerico

Per l'area di trasformazione della stazione di Acitrezza è stato impostato un quadro economico, in modo da valutare l'investimento considerando i flussi di cassa per il periodo di attività del servizio.

La stima dei costi è stata suddivisa in: costi di intervento, costi di attivazione e costi di gestione (C_1 , C_2 , C_3); per i ricavi (R_1) sono stati considerati i servizi remunerativi per l'Ente e che generano incassi.

C₁. Stima dei costi di intervento

Il complesso della stazione di Acitrezza si compone di un edificio principale, il vecchio fabbricato viaggiatori, e altri due bassi fabbricati di utilizzo ausiliario. Tutte e tre le costruzioni risultano in forte stato di degrado e la stima dei costi include la loro messa in sicurezza, le riparazioni delle parti esistenti, il consolidamento

strutturale e il risanamento delle strutture. A questi si aggiungono i lavori di ristrutturazione degli interni in modo da ospitare le nuove funzioni. Queste opere sono minime, in quanto si è cercato di ridurre il più possibile i costi per un progetto economicamente sostenibile: si riesce a sfruttare la distribuzione interna esistente per inserire le nuove funzioni. Un grosso intervento consiste nella sostituzione degli infissi, alcuni mancanti, altri danneggiati e altri in stato di marcescenza. Sono stati stimati anche i costi indicativi degli arredi. La sistemazione delle aree esterne prevede l'inserimento di pergolati e panchine; è inoltre conteggiato l'inserimento del parcheggio bici ombreggiato custodito, con cancello di ingresso.

Ai costi di costruzione stimati è stato applicato l'8% per le spese tecniche, che comprendono gli oneri ai professionisti che progettano l'itinerario e si occupano delle opere edilizie.

La stima dei costi è avvenuta con modalità parametrica, sulla base del Prezzario unico regionale per i lavori pubblici - Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità. Regione Sicilia del 2019, le cui voci sono indicate in tabella (fig. 9.n). Per le componenti impiantistiche, la fonte è il Prezzario DEI del 2014,

Costi di intervento					
Intervento	Voce	Costo parziale	Unità	Quantità	Costo totale
Ex fabbricato viaggiatori					
Messa in sicurezza					
Consolidamento di solai	21.4.1	€ 46,21	m ²	100	€ 4.621
Opere di rinforzo e impermeabilizzazione	3.7.1	€ 14,51	kg	10	€ 145
Riparazione di lesioni	21.3.2	€ 3,76	cm	200	€ 752
Risanamento strutture	21.3.1	€ 93,59	m ²	700	€ 65.513
Lavori di ristrutturazione					
Demoliz. Tramezzi	21.1.4	€ 0,99	m ² x cm	21	€ 21
Costr. tramezzi	2.2.5	€ 53,94	m ²	2,4	€ 129
Copertura	12.5.1	€ 55,68	m ²	100	€ 5.568
Intonaco esterno	9.1.7	€ 24,62	m ²	181	€ 4.456
Trattamento facciata	21.2.10	€ 67,77	m ²	181	€ 12.266
Infissi esterni (finestre)	8.1.1	€ 343,88	m ²	18	€ 6.190
Infissi esterni (porte)	8.1.7	€ 462,74	m ²	10	€ 4.627
Infissi interni	8.3.9	€ 249,73	m ²	12	€ 2.997
Intonaco interno	9.1.1	€ 21,55	m ²	350	€ 7.543
Pavimentazioni	5.1.1	€ 34,20	m ²	200	€ 6.840
Impianti igienico sanitari					
Lavabi	15.1.3	€ 336,82	n	6	€ 2.021
WC	15.1.18	€ 245,43	n	3	€ 736
WC per disabili	15.3.3	€ 1.615,40	n	1	€ 1.615
Lavabo per disabili	15.3.4	€ 1.836,12	n	1	€ 1.836
Impugnatura di sicurezza	15.3.5	€ 387,57	n	1	€ 388
Arredi					
Sala d'attesa		€ 300,00	n	1	€ 300
Sedute		€ 50,00	n	9	€ 450
Scrivanie uffici		€ 150,00	n	8	€ 1.200
Armadi		€ 200,00	n	2	€ 400
Desk		€ 1.000,00	n	1	€ 1.000
Impiantistica (idrico-sanitario + elettrico)		€ 104,00	m ²	200	€ 20.800
Totale costi di costruzione					€ 152.414,74

9.n Stima dei costi di intervento per la stazione di Acitrezza. Elaborazione personale. Continua alle pagine successive

Fonti: Prezzario unico regionale per i lavori pubblici - Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità. Regione Sicilia (2019)

Prezzario della DEI (2014)

Intervento	Voce	Costo parziale	Unità	Quantità	Costo totale
Edificio - ciclofficina					
Messa in sicurezza					
Consolidamento di solai	21.4.1	€ 46,21	m ²	14	€ 647
Opere di rinforzo e impermeabilizzazione	3.7.1	€ 14,51	kg	3	€ 44
Riparazione di lesioni	21.3.2	€ 3,76	cm	100	€ 376
Risanamento strutture	21.3.1	€ 93,59	m ²	150	€ 14.039
Lavori di ristrutturazione					
Copertura	12.5.1	€ 55,68	m ²	14	€ 780
Intonaco esterno	9.1.7	€ 24,62	m ²	60	€ 1.477
Trattamento facciata	21.2.10	€ 67,77	m ²	60	€ 4.066
Infissi esterni (finestre)	8.1.1	€ 343,88	m ²	0,32	€ 110
Infissi esterni (porte)	8.1.7	€ 462,74	m ²	3,36	€ 1.555
Intonaco interno	9.1.1	€ 21,55	m ²	60	€ 1.293
Pavimentazioni	5.1.1	€ 34,20	m ²	14	€ 479
Arredi					
Scaffalature		€ 200,00	n	1	€ 200
Attrezzature varie		€ 1.000,00	n	1	€ 1.000
Impiantistica	14.15	€ 200,00	n	1	€ 200
Totale costi di costruzione					€ 26.264,54
Edificio - Pescheria					
Messa in sicurezza					
Consolidamento di solai	21.4.1	€ 46,21	m ²	78	€ 3.604
Opere di rinforzo e impermeabilizzazione	3.7.1	€ 14,51	kg	6	€ 87
Riparazione di lesioni	21.3.2	€ 3,76	cm	250	€ 940
Risanamento strutture	21.3.1	€ 93,59	m ²	300	€ 28.077
Lavori di ristrutturazione					
Costr. tramezzi	2.2.5	€ 53,94	m ²	6	€ 324
Copertura	12.5.1	€ 55,68	m ²	78	€ 4.343
Intonaco esterno	9.1.7	€ 24,62	m ²	116,1	€ 2.858
Trattamento facciata	21.2.10	€ 67,77	m ²	116,1	€ 7.868
Infissi esterni (finestre)	8.1.1	€ 343,88	m ²	4,5	€ 1.547
Infissi esterni (porte)	8.1.7	€ 462,74	m ²	2,94	€ 1.360
Infissi interni	8.3.9	€ 249,73	m ²	2	€ 499
Intonaco interno	9.1.1	€ 21,55	m ²	116,1	€ 2.502
Pavimentazioni	5.1.1	€ 34,20	m ²	78	€ 2.668
Arredi					
Bancone cassa		€ 500,00	n	1	€ 500
Bancone pesce		€ 2.000,00	n	1	€ 2.000
Attrezzature varie (elettrico)		€ 5.450,00	n	1	€ 5.450
		€ 104,00	m ²	78	€ 8.112
Totale costi di costruzione					€ 72.740,53

Intervento	Voce	Costo parziale	Unità	Quantità	Costo totale
Aree esterne					
Rastrelliere bici		€ 60,00	n	8	€ 480
Recinzione parch. Bici	2.1.1	€ 254,84	m ²	30	€ 7.645
Cancello ingresso parcheggio	26.1.30	€ 38,42	m ²	8	€ 307
Cortile per ciclofficina	10.1.3	€ 203,77	m ²	14,5	€ 2.955
Pergolati		€ 150,00	n	3	€ 450
Panchine		€ 100,00	n	4	€ 400
Illuminazione esterna	18.3.3	€ 446,10	n	4	€ 1.784
Area verde esterna	1.8.2(2)	€ 5,34	m ³	3000	€ 16.020
Totale costi di costruzione					€ 30.041,63

Totale costi di costruzione	€ 281.461
Spese tecniche (10% dei costi di costruzione)	€ 28.146
Totale costi di intervento, IVA inclusa	€ 377.721

NOTA:

La stima dei costi di intervento per il complesso della stazione di Acitrezza ha portato ad un risultato che possiamo esprimere con un valore parametrico ai fini di una immediata percezione della spesa:

- per gli edifici il costo è di **964 €/m²** ;
- per la sistemazione dell'area esterna è di **10 €/m²**.

Il costo precedentemente stimato per la sistemazione del sedime (cfr. paragrafo 9.5 fig. 9.m) riguardava l'intera tratta da Acireale ad Acicastello. Per la stazione di Acitrezza occorre quindi aggiungere il costo del tratto di sedime di sua competenza, di lunghezza 1,5 km, stimato per un totale di **254.000 €**.

C2. Stima dei costi di attivazione del servizio

Considerando una tipologia di offerta per lo più turistica, il progetto “Sicily in Slow E-motions” gode di un periodo di attività di 5 mesi, da maggio a settembre inclusi: in questo periodo l’Ente eroga i suoi servizi principali di rivendita dei prodotti locali tipici nell’edificio della pescheria, di info point e prenotazione esperienze, nonché di ciclo officina e deposito bici custodito.

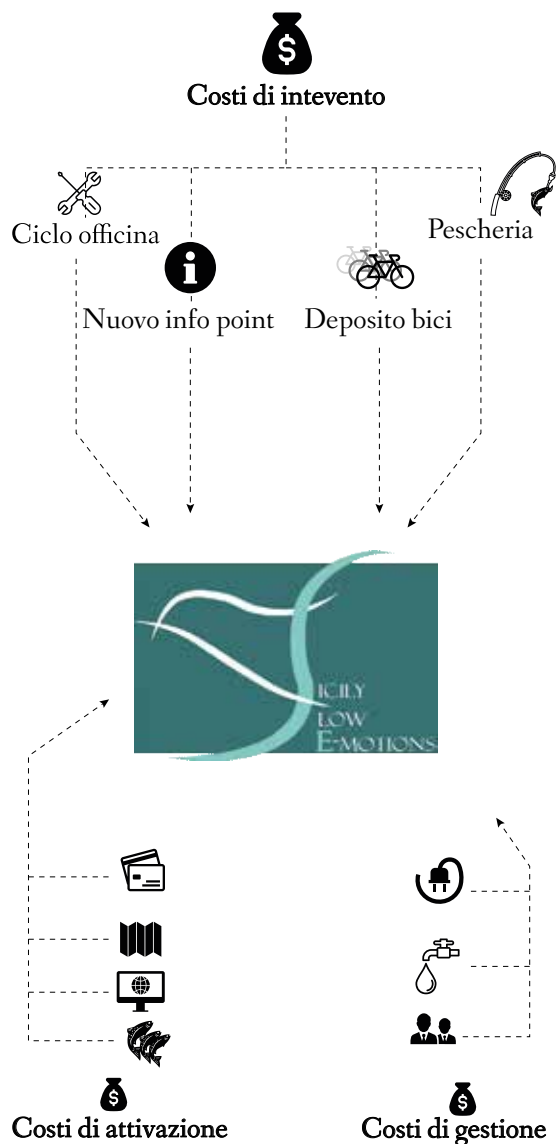
Successivamente alla messa in funzione dell’edificio, per iniziare ad erogare i vari servizi, l’Ente “Sicily in Slow E-motions” dovrà far fronte a delle spese di attivazione di questi servizi che includono: l’acquisto della materia prima che verrà rivenduta nella pescheria (questo costo viene stimato giornalmente e poi considerato ripetuto per un periodo di 120 giorni di ipotizzata attività della pescheria nell’arco dei 5 mesi); la creazione del sito web; il design e la stampa delle brochure turistiche e informative; i badge di accesso al parcheggio custodito per le biciclette.

C3. Stima dei costi di gestione

Tra questi costi si annoverano gli stipendi del personale e le spese di gestione.

Per il personale sono stati considerati due operatori, che lavorano su due turni differenti in modo da erogare un servizio continuativo nell’arco dei 5 mesi di attività. Lo stipendio stimato è di 2.000 euro lordi al mese.

Le spese di gestione, stimate con il Prezzario DEI 2014, includono energia elettrica, acqua, riscaldamento, manutenzione impianti, manutenzione degli immobili, pulizia e giardinaggio.



(97) www.maas.it/listini-prezzi, Mercati Agro-Alimentari Sicilia S.C.P.A.

(98) www.my-webagency.com/

(99) www.audisiogd.com/listino-prezzi-tipografia/

(100) www.pixartprinting.it

9.0 Schema riassuntivo dei costi per la stazione di Acitrezza.
Elaborazione personale.

Costi di attivazione del servizio					
Prodotti	Periodo di distribuzione*	Costo medio	Unità	Quantità	Costo totale
Materia prima locale (pesce) (97)	5 mesi (120 giorni)	€	kg	24.000	€ 480.000
Sito web (creazione) (98)		€ 2.000,00	n	1	€ 2.000
Brochures (99) creazione		€ 300,00	n	1	€ 300
stampa		€ 0,39	n	50.000	€ 19.500
Badge per parcheggi (creazione+stampa)(100)		€ 0,32	n	10.000	€ 3.200
Totale costi di attivazione, IVA inclusa					€ 505.000

9.p Stima dei costi di attivazione dei servizi per la stazione di Acitrezza. Elaborazione personale. Continua alle pagine successive
 Fonti: Prezzario unico regionale per i lavori pubblici - Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità. Regione Sicilia (2019)
 Prezzario della DEI (2014)

Costi di gestione del servizio					
Prodotti	Periodo di distribuzione*	Costo medio	Unità	Quantità	Costo totale
Stipendi del personale	5 mesi (120 giorni)	€ 2000,00	n	2	€ 20.000
Spese di gestione		€ 48,75	m ²	200	€ 9.750
spese telefoniche		€ 10,00	mensili	12	€ 120
spese di elettricità e ac		€ 1.110,00	annuali	50%	€ 556
Totale costi di gestione, IVA inclusa					€ 30.426

9.q Stima dei costi di gestione per la stazione di Acitrezza. Elaborazione personale. Continua alle pagine successive
 Fonti: Prezzario unico regionale per i lavori pubblici - Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità. Regione Sicilia (2019)
 Prezzario della DEI (2014)

Cost structure - Stazione di Acitrezza	
Costi di intervento	€ 377.721
Costi di attivazione	€ 505.000
Costi di gestione	€ 30.115
Totale costi	€ 912.836

R1. Stima dei ricavi previsti

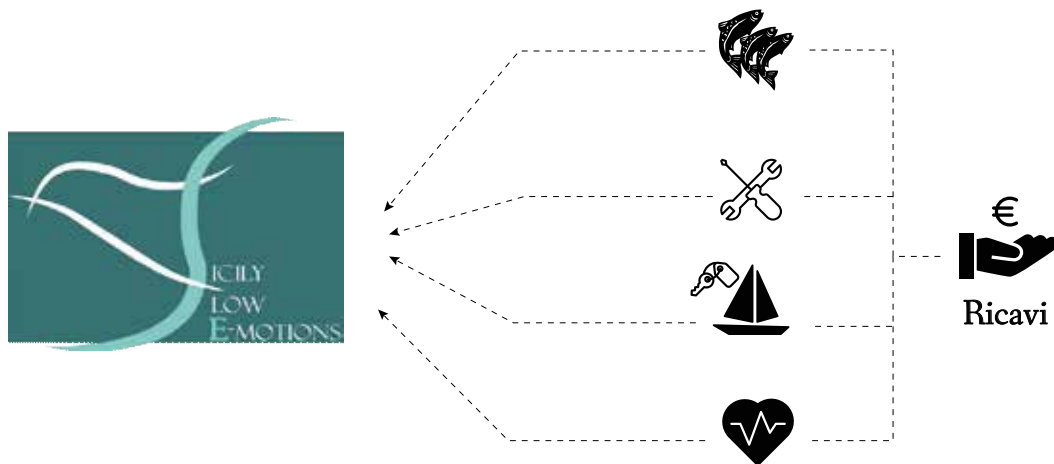
Per completare il quadro economico dell'investimento per la stazione di Acitrezza, occorre definire quali potrebbero essere i ricavi provenienti dall'esercizio dell'attività nell'arco dei 5 mesi considerati. L'Ente eroga i suoi servizi principali di rivendita dei prodotti locali tipici nell'edificio della pescheria, di info point e prenotazione esperienze, di ciclo officina e deposito bici custodito e da questi ottiene dei ricavi più o meno ingenti: questo è dovuto da una stima della percentuale di utenti che usufruiscono del percorso ciclo-pedonale e che pagano per questi servizi. La quantità di utenti è stata stimata sulla base della cifra di presenze nei comuni interessati ⁽¹⁰¹⁾: di queste è stata stimata una percentuale di utenti che praticano turismo attivo ⁽¹⁰²⁾. Tra questi, è stata calcolata una percentuale qualitativa di utenti che effettuano spese per le singole voci, considerando l'attrattiva del luogo e lo scopo per cui si usufruirebbe del percorso ciclo-pedonale.

Considerazioni sull'investimento

La stima dei costi e dei ricavi è servita a valutare la strategia, studiata anche per la stazione di Acitrezza attraverso il Business Model Canvas, integrato successivamente con i dati numerici dei flussi di cassa qualitativi (fig. 9.s). Osservando questi dati, possiamo considerare questa trasformazione un buon investimento, dal momento in cui i ricavi che otteniamo dalla sua attività annuale (5 mesi) superano di gran lunga i costi considerati, portando ad un guadagno ingente che copre ampiamente le spese affrontate, con un margine di scarto ampio.

⁽¹⁰¹⁾ "Relazione tecnico scientifica parte 1: inquadramento territoriale e analisi dell'offerta e della domanda". Distretto Turistico Regionale Siciliano Mare dell'Etna (O.T.D. Osservatorio Turistico Distrettuale) (2012)

⁽¹⁰²⁾ 1° rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturisti in Italia 2019 - Bike Summit 2019 - Roma 26 marzo 2019, Unioncamere



Revenue streams - Stazione di Acitrezza						
Intervento	€ al giorno a persona	Presenze nei comuni interessati *	% di interesse per l'esperienza attiva	% turisti che effettua ogni singola voce di spesa	Stima utenti interessati	Spesa
Acquisto di prodotti enogastronomici tipici	€ 10,0	490.902	25%	50%	61.363	€ 613.627,5
Acquisto pacchetti esperienze	€ 30,0	490.902	15%	25%	18.409	€ 552.264,8
Fruizioni servizi nolleggio barche	€ 50,0	490.902	10%	10%	4.909	€ 245.451,0
Servizio di ciclofficina	€ 5,0	490.902	15%	1%	736	€ 3.681,8
Totale ricavi						€ 1.415.025

9.r Stima dei ricavi per la stazione di Acitrezza. Elaborazione personale. Continua alle pagine successive

Fonti: Prezzario unico regionale per i lavori pubblici - Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità. Regione Sicilia (2019); Prezzario della DEI (2014)

Partner Chiave



GAL "Le Terre di Aci"
GAC "Riviera etnea dei
Ciclopi e delle lave"
Regione Sicilia
(Dipartimento per gli affari
marittimi e per la pesca)
Comune di Acicastello

Attività Chiave



percorso panoramico
spazio di sosta ombreggiata
parcheggio bici custodito
esperienze prenotabili
info point

Proposte di Valore



percorso ciclo-pedonale
mobilità lenta
vista panoramica
offerta multiatttrattiva
prodotti tipici locali
esperienze sul territorio

Risorse Chiave



Fisiche: info point, shop

Intellettuali: operatori
specializzati

Umane: tour operator,
personale

Finanziarie: Regione Sicilia,
fondi CE

Struttura dei Costi

Costi di intervento
costi di costruzione,
progettazione +IVA

€370.000

Costi di attivazione
costi di attivazione del
servizio

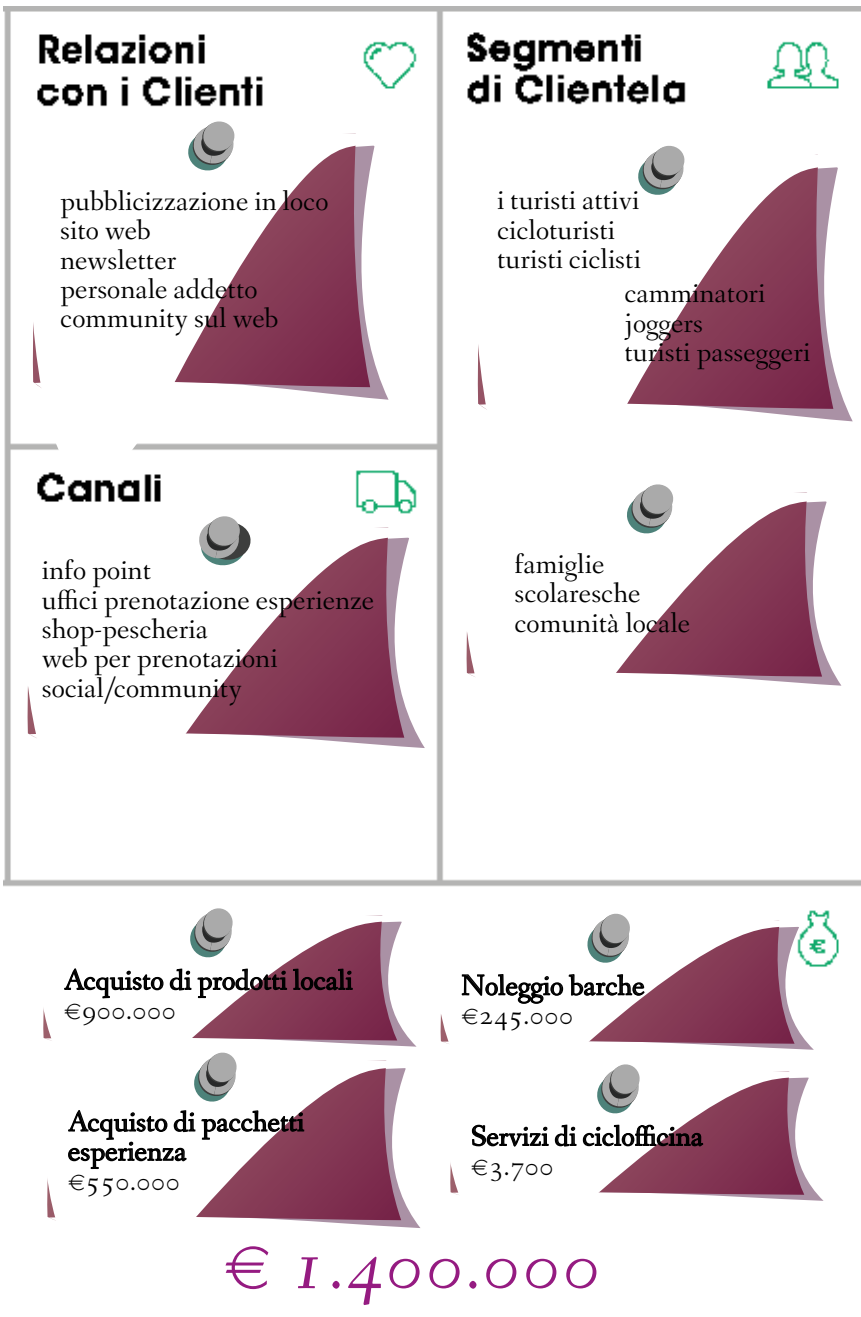
€490.000

Costi di gestione
costi per il personale e
per la gestione delle
strutture

€30.000

€ 900.000

Flussi di Ricavi



9.5 Business Model Canvas numerico per il progetto di "Sicily in Slow-Emotions", stazione di Acitrezza. Elaborazione personale. Fonte dello schema BMC: businessmodelcanvas.it

CONCLUSIONI

IO

Il progetto *Sicily in Slow e-motions* nasce con lo scopo di promuovere un tipo di turismo attivo, sostenibile e dolce in una località territorialmente molto ricca per le sue bellezze naturalistiche e anche culturalmente feconda per le presenze storiche del luogo.

Il sedime dismesso della variante di tracciato Carruba-Catania centrale si presta molto bene alla creazione di un percorso ciclo-pedonale che abbraccia questi intenti; il focus è ricaduto sul tratto che attraversa le Terre d'Aci, il quale include realtà accomunate da storia e tradizioni.

Per rendere possibile la realizzazione del progetto che vede le tre stazioni di Acireale, Acitrezza e Acicastello come fulcri del percorso ciclo-pedonale, sono stati valutati i seguenti fattori: stato di fatto del sedime dismesso; stato di fatto dei fabbricati stazione delle tre città; analisi di fattibilità dell'intervento in termini

di costi e collaborazioni con dei possibili partner e finanziatori.

Grazie a queste, è possibile concludere che uno studio attento del partenariato, indispensabile per la creazione del nuovo Ente e per il finanziamento del progetto, e una progettazione consapevole possono portare alla realizzazione di questo itinerario, considerando anche il territorio in cui si inserisce e rispettandone le peculiarità.

Nell'arco di tempo di tre anni, il progetto può essere considerato completato e interamente funzionante, pronto ad accogliere un flusso di turisti sempre crescente e sempre più diversificato, aprendo le porte ad un tipo di turismo, quello attivo, che in questo luogo è poco praticato proprio per l'assenza di percorsi similari dedicati alla mobilità dolce e sostenibile.


Uno dei canali di diffusione e trasmissione delle

informazioni che potrebbe supportare questo progetto è il web, e con la creazione di un sito apposito gli utenti potrebbero venire a conoscenza facilmente del progetto, di come è nato e sviluppato, prenotando direttamente le esperienze online o recandosi in loco negli appositi uffici indicati nella mappa (fig. 10.a).

Concludendo, il progetto *Sicily in Slow e-motions* è possibile, e favorirebbe la conoscenza delle Terre d'Acì, e più ampiamente, porterebbe ad un aumento consistente delle visite sul nostro territorio.

Sicily in slow e-motions X +




← → ↻ | 🔒 sicilyinslowemotions.com





HOME CHI SIAMO IL PERCORSO

L'Ente Sicily in Slow e-motions
I partner
L'offerta
La riqualificazione della ferrovia



La mappa del percorso ciclo-pedonale
Servizi

L'ESPERIENZA SLOW-MOTION
L'esperienza di turismo attivo che proponiamo offre agli utenti la possibilità di usufruire di un servizio car e bike sharing con annessa ciclo officina, per un'esperienza slow e sostenibile.

LE ECCELLENZE LOCALI
Lungo il percorso è possibile trovare degli shops addetti alla vendita dei prodotti locali: agrumi, vini e il pesce fresco del famoso peschereccio di Acitrezza.

IL PERCORSO NATURALISTICO
Percorrendo il vecchio sedime ferroviario è possibile godere di un panorama mozzafiato della costa jonica ma soprattutto dei famosi Faraglioni dei Ciclopi ad Acitrezza e il Castello normanno-svevo di Acicastello.

🪟 🔍 Scrivi qui per eseguire la ricerca

🌐 📱 🌐



10.a Home page del possibile sito web per il progetto "Sicily in slow e-motions".
Elaborazione personale.

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

II

Bibliografia

- “Rapporto Pendolaria 2018, la situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia” (pubblicato da Legambiente, 2018)
- “Ferrovie, territorio e sistema di Greenways”, ISFORT - rapporto di ricerca (Roma, 2004)
- “Le stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio”, gruppo Ferrovie dello Stato italiane (2015)
- “Trasporto lento e mobilità dolce. Strategie e strumenti di supporto alle autonomie locali per una mobilità sostenibile”, di Ing. Francesco Falbo, Fonte: ISPRA
- “Le sfide ambientali”, documenti di sintesi sullo stato dell’ambiente in Italia. Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare (2009)
- “Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse”, a cura di Ilaria Maggiorotti, Gruppo FS (2019)
- “Le ferrovie della Sicilia Sud Orientale”, Piero Muscolino, Ediargo editore, Ragusa, 2006
- “A Truvatura - la ricchezza nascosta della strada ferrata tra Noto e Pachino”, di Giuliana Calvo e Monica Demarco, tesi di laurea Politecnico di Torino (2016-2017)
- “Le infrastrutture in Sicilia, il progetto per riunire il Paese”, di CISL Sicilia, a cura del Dipartimento infrastrutturale della Fit Cisl Sicilia (maggio 2019)
- “Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana. Definire il fenomeno per definire le opportunità”, a cura di Fabrizio Torella e Teresa Cortellese
- “Stazioni impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario”, Gruppo FS, 2018
- “Recupero e rifunzionalizzazione degli edifici ferroviari dismessi. Un’occasione per la rigenerazione del Parco lineare tra Caltagirone e San Michele di Ganzaria”, Tesi di laurea in Ingegneria Edile-Architettura, 2015/2016, Andrea Auricchiella
- “In walk about city. Il paesaggio riscritto. Un parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina”, Cannitello (RC), 2002
- “Il sistema dei Distretti Turistici della Regione Siciliana”, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Arch. Fabio Bortoletti
- “I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva”, Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)
- “I Distretti turistici per una Sicilia attraente e competitiva”, Osservatorio turistico, Regione Siciliana, Assessorato del turismo, dello sport e dello spettacolo. Dipartimento turismo sport e spettacolo. (Palermo, 2014)
- “Relazione tecnico scientifica parte 1: inquadramento territoriale e analisi dell’offerta e della domanda”. Distretto Turistico Regionale Siciliano Mare dell’Etna (O.T.D. Osservatorio Turistico Distrettuale) (2012)
- Decisione di esecuzione (UE) 2019/22 della commissione, 14 dicembre 2018, Per la Commissione Karmenu VELLA Membro della Commissione (Gazzetta ufficiale dell’Unione Europea)

- *“Le linee guida del Piano Territoriale Paesistico della Regione Sicilia”*, di Giuseppe Gini e Sergio Alessandri, Regione Siciliana, Assessorato BB.CC.AA. e P.I., Ufficio del Piano Paesistico
- *“La pianificazione paesaggistica siciliana dai vincoli ai livelli di tutela”*, di Domenico Costantino, Dipartimento Progetto e Costruzione Edilizia, Università di Palermo (Bari, 19-20 Febbraio 2009)
- *“Strategia di Sviluppo Locale di tipo Partecipativo “Le Terre d’Aci” Del Gruppo di Azione Locale “LE TERRE DI ACI S.C.arl”*”, Presidente Roberto Barbagallo, Acireale 04/10/2016
- Piano Paesaggistico ambiti 8-11-12-13-14-16-17. Schede geositi. Regione Siciliana, Assessorato dei Beni Culturali e dell’Identità siciliana. Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali di Catania
- *“Piano della performance 2018-2020”*, Regione Siciliana (p.35)
- *“Italy - Rural Development Programme (Regional)- Sicilia”*, The European Agricultural Fund for Rural Development (ultima modifica, 3/05/2019)
- Bando di attuazione della Misura 4.64 “Attività di cooperazione”, Art. 64 del Regolamento UE n. 508 del 15 maggio 2014. Assessorato regionale dell’Agricoltura, dello Sviluppo Rurale e della Pesca Mediterranea, Dipartimento Regionale della Pesca Mediterranea
- *“Piste ciclabili, il business delle due ruote vale già 7,6 miliardi”* articolo di Massimo Frontiera, tratto dal “Quotidiano del Sole 24 ore” sezione Edilizia e Territorio. 26 Marzo 2019
- 1° rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturisti in Italia 2019 - Bike Summit 2019 - Roma 26 marzo 2019, Unioncamere
- *“Relazione tecnico scientifica parte I: inquadramento territoriale e analisi dell’offerta e della domanda”*, Distretto Turistico Regionale Siciliano Mare dell’Etna - Azione di sistema, O.T. D. (Osservatorio Turistico Distrettuale)
- Prezzario unico regionale per i lavori pubblici - Assessorato Regionale delle Infrastrutture e della Mobilità. Regione Sicilia (2019)
- Prezzario DEI (2014)
- 1° rapporto Isnart-Legambiente, Cicloturismo e cicloturisti in Italia 2019 - Bike Summit 2019 - Roma 26 marzo 2019, Unioncamere

Sitografia

- Portale Regione Sicilia: pti.regione.sicilia.it
- RFI, gruppo ferrovie dello stato italiane: rfi.it
- www.legambiente.it
- Isfort, www.isfort.it
- Istat, www.istat.it
- Ministero dell' ambiente e della Tutela del Territorio e del mare: www.minambiente.it
- www.pistaciclabile.com
- www.piste-ciclabili.com
- fancityacireale.it
- Decreto del presidente della Repubblica 11 dicembre 1961, n. 1505 e 11 dicembre 1961, n. 1555
- Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, su mit.gov.it
- www.circumetnea.it
- www.ferrovieabbandonate.it
- www.sicanianews.it , articolo del 31 maggio 2012
- www.welcometomenfi.it
- articolo *“Convertire vecchie ferrovie in percorsi cicloturistici”*: meridionews.it, edizione Sicilia, di Simone Olivelli, 12/11/2016
- www.etnaportal.it
- www.eupro.it, di EuPro società di ingegneria
- www.citymapsicilia.it
- TRAIL, Portale nazionale delle infrastrutture di trasporto e logistica del sistema camerale, Unione trasporti, 2019
- Fondazione FS italiane: archiviofondazionefs.it
- Com. Stam. Fonte Informa Giovani, Giornale “L’Ora”, Marzo 2019
- SITAP, Sito del Ministero per i Beni e le Attività culturali: sitap.beniculturali.it
- SITR – Sistema Informativo Territoriale Regionale, Piano paesaggistico regionale, Geoportale regione Sicilia: www.sitr.regione.sicilia.it
- www.galterrediaci.com
- www.comune.acicatena.ct.it
- catania.liveuniversity.it
- www.scent-of-sicily.it
- www.travel-experience.it (2017)
- www.riservalatimpa.it
- awfp.ferservizi.it/PortaleVendite , Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
- Enciclopedia Treccani, www.treccani.it/enciclopedia/
- Google Earth Pro
- *“La Carta Europea del Turismo Sostenibile nelle Aree Protette”*, Europarc Federation: european-charter.org
- sito ufficiale della Commissione Europea: ec.europa.eu
- GAC - Gruppi Azione Costiera: pti.regione.sicilia.it
- galterrediaci.com
- www.businessmodelcanvas.it
- www.maas.it/listini-prezzi , Mercati Agro-Alimentari Sicilia S.C.P.A.
- www.my-webagency.com/
- www.audisiogd.com/listino-prezzi-tipografia/
- www.pixartprinting.it

