

RISTABILIRE I CONTATTI CON IL TERRITORIO

Esercizi di rigenerazione urbana nel borgo marinaro di Scoglitti (RG)



Anno Accademico 2020/2021
Tesi di laurea magistrale in

ARCHITETTURA PER IL RESTAURO E LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO

RISTABILIRE I CONTATTI CON IL TERRITORIO

Esercizi di rigenerazione urbana nel borgo marinaro di Scoglitti (RG)

Relatore: Silvia Gron
Co-relatore: Roberto Albano

Studente: Lorenzo Panagia



**Politecnico
di Torino**

Ai miei genitori.

INDICE

1. Introduzione	13	5.2 La perequazione urbanistica	105
2. Il territorio nella memoria		5.3 Analisi del modello perequativo	107
2.1 Il contesto	23	5.3.1 Le criticità	109
2.2 La vocazione agricola del territorio	28	6. Descrizione per immagini del territorio	112
2.3 La rivoluzione agricola degli anni sessanta e i suoi effetti	32	7. Premessa al progetto	
3. Il territorio come risorsa		7.1 Analisi del metodo	127
3.1 L'attuale sistema agricolo	38	7.2 Analisi SWOT	129
3.2 La relazione tra città e paesaggio	43	7.2.1 Qualità degli insediamenti	132
3.3 Il paesaggio come teatro	48	7.2.2 Qualità del sistema infrastrutturale	146
3.4 Il turismo dei residenti. La nascita del caos	64	7.2.3 Qualità dei servizi	158
3.5 I progetti pubblici	69	7.3 Gli ambiti territoriali omogenei	164
3.6 Conclusioni	76	7.3.1 L'ambito naturale	166
4. Politiche e strumenti di rigenerazione urbana		7.3.2 L'ambito storico	170
4.1 L'idea di città	78	7.3.3 L'ambito urbano	174
4.2 La visione europea	79	7.3.4 L'ambito semi-urbano	178
4.3 La <i>governance</i> locale	81	7.3.5 L'ambito agricolo	182
4.4 I programmi europei	83	8. Il progetto	
4.4.1 L'integrazione sociale come presupposto	83	8.1 introduzione	
4.4.2 Le difficoltà di programmazione degli enti più piccoli	85	8.1.1 Il metodo applicato	189
4.5 Le politiche nazionali a sostegno della rigenerazione urbana	87	8.2 Riviera Gela: le possibilità presenti	190
4.6 La rigenerazione urbana come metodo di progetto	89	8.3 Conclusioni	192
4.6.1 I programmi complessi	92	Bibliografia	242
4.7 I programmi di rigenerazione: tra visione strategica e operativa	96		
4.8 Le politiche della regione Sicilia	96		
5. Soluzioni tecniche di attuazione delle trasformazioni	98		
5.1 Perequazione, compensazione ed esproprio	103		

ABSTRACT

Nell'ambito del lavoro di ricerca, il progetto si è interrogato in merito al tema della rigenerazione urbana nei territori costieri del sud Italia colpiti da abusivismo edilizio e cresciuti nella logica dell'urbanistica informale. Alla lunga, questi processi hanno dimostrato come i limiti in termini di qualità urbana influiscano negativamente anche sulla qualità della vita e dell'ambiente sociale e, oggi più che ieri, la pandemia da Covid-19 ci ha insegnato quanto e come la forma delle città incida sulle nostre vite.

Questa tesi invita a mutare la prospettiva sui contesti informali e/o abusivi per assumere la condizione esistente come opportunità in potenza, come espressione di un processo culturale che merita di essere riconosciuto per poter bloccare il progressivo degrado e invertire la rotta. La ricerca prova a dimostrare che un tessuto sociale coeso, cosciente e consapevole dei bisogni della collettività è la chiave per il successo di un progetto di rigenerazione urbana, in quanto capace di porsi come interlocutore dell'amministrazione pubblica e, quindi, di avviare un dialogo utile a costruire una visione sulla città. Il lavoro valuta le esperienze raccolte negli anni nel mondo dell'urbanismo a livello europeo e nazionale evidenziando come le politiche sociali di coesione siano la *conditio sine qua non* per intraprendere processi di trasformazione urbana riconoscendo, quindi, il primato dei valori sociali sulla consuetudinaria visione economica per il progresso. Su questa base insorge la necessità di formare nuove figure professionali in grado di raccordare e coordinare il dialogo tra collettività ed ente pubblico per tradurre in progetto gli esiti del confronto, ma anche per ridurre la distanza tra ente pubblico e politiche di programmazione in modo da rendere effettive le possibilità offerte dall'Europa. Lo "sviluppatore" sarebbe, quindi, colui che, grazie alle sue conoscenze in ambito urbano e architettonico, media tra i diversi interessi in gioco, talvolta opposti, tra pubblico e privato in nome di una ampia e condivisa visione strategica per il territorio.

L'analisi del borgo marinaro di Scoglitti (RG) ha inaspettatamente messo in evidenza l'elevato tasso di complessità di questo tratto costiero che, ai fini della ricerca, rappresenta solo uno dei casi presenti in Italia. Una volta individuati i problemi e le possibilità a scala territoriale sono stati definiti la strategia e gli obiettivi e, solo dopo aver costruito un quadro dettagliato della situazione, è stato possibile proporre linee di intervento e progetti coerenti con le competenze acquisite e con le specificità dell'area d'intervento.

Le prospettive aperte dalla pandemia a nuovi modelli di vita, l'entità del fenomeno dell'abusivismo nei territori costieri e la loro ambizione turistica, le città informali del Mezzogiorno e il patrimonio edilizio disponibile, il divario esistente tra pianificazione e realizzazione delle opere sono alcuni dei temi per cui vale la pena portare alla ribalta il dibattito sui territori costieri più marginali.

“Dobbiamo scandalizzarci, dovendo ammettere che siamo la risultante dei connubi più o meno violenti di due razze: l’ariana e la semitica, di 10 stirpi europee: elima, sicana, sicula greca, latina, normanna, sveva, francese, aragonese, italica e del rigurgito di 10 città viciniori: Vizzini, Chiaramonte, Comiso, Acate, S. Croce, Ragusa, Modica, Scicli, Monterosso e Gela? Secondo l’eugenetica, gli incroci migliorano le razze e quindi dobbiamo pensare che per noi [Siciliani] è invece un titolo di orgoglio assommare nel nostro crogiuolo tipi, caratteri, prerogative, retaggi di popoli, nel cui grembo è nata la civiltà del mondo!” (G. Barone, 1950)

1 INTRODUZIONE



Vista del villaggio Kamarina. Una metà non venne completata e vive da sempre in uno stato di abbandono. Fonte: GoogleEarth

“Abusi edilizi, la Sicilia va verso una nuova sanatoria”¹

Da “Il Fatto Quotidiano” del 5 agosto 2020

di Leonardo Janni

“La Sicilia conta cinque milioni di abitanti e più di sei milioni di metri quadrati di abusi edilizi. Un’isola, dunque, coperta da un manto grigio di costruzioni illegali, malsane, precarie. Inoltre, si continua a temporeggiare nel completare le demolizioni già firmate dalle Procure. Sono 6500, infatti, i decreti esecutivi per dare il via libera alle ruspe e abbattere gli immobili che si trovano lungo la costa: da Marsala a Triscina, da Gela a Licata, ma anche nel Palermitano, a Messina, nel Ragusano. E nel Catanese. In tale peculiare contesto, si inserisce il nuovo disegno di legge sull’edilizia (già approvato in commissione Ambiente all’Ars) che, attraverso l’art. 18, rispolvera l’ultima sanatoria del 2003 dell’allora governo Berlusconi, estendendola agli immobili realizzati in aree sottoposte a vincolo (vincoli paesaggistici, archeologici, idrogeologici, ecc.). Insomma, la risposta dell’attuale potere politico agli abusivi è chiara. Ma non è tutto: a quanto pare, il ddl sarà integrato da una miriade di emendamenti, tra i quali anche la proposta finalizzata a sanare alcuni immobili entro i 150 metri dalla costa, che, secondo la legge 78/76, se realizzati dopo il 1976, vanno demoliti. Con tali emendamenti, però, si potrebbe concretizzare anche l’allargamento della platea degli abusivi e farvi rientrare tutti quelli che hanno realizzato gli immobili entro il 1983. Ma non solo: si potrebbero aggiungere anche quelli che hanno presentato domanda di sanatoria nel 2003: sono circa 207 mila siciliani e 360mila pratiche di sanatoria che attendono di essere esaminate nonostante siano passati 17 anni dal provvedimento del governo Berlusconi. Non è tutto: ci sono anche 26mila abitanti dell’isola che, tra il 2009 e il 2017,

¹ L. Janni, *Abusi edilizi, la Sicilia va verso una nuova sanatoria*, in *Il fatto quotidiano*, Roma 2020.

hanno realizzato il loro immobile abusivo e attendono questa ulteriore sanatoria da Palazzo dei Normanni². La storia si ripete. Così come più volte accaduto negli ultimi decenni la soluzione all'abusivismo è la sanatoria ossia la conservazione del "manto grigio di costruzioni illegali, malsane, precarie" a scapito del paesaggio, dell'ambiente, della qualità dei nostri insediamenti urbani, della vita. Tutte le volte che in Sicilia si parla di recupero delle coste, in effetti si intende in via prioritaria preservare le difformità e ogni tentativo di definire dei piani urbanistici esecutivi mirati all'effettivo recupero del territorio è vanificato dalle reazioni, spesso organizzate, dei cittadini e da meri interessi elettorali di chi gestisce la cosa pubblica. Un territorio di cui l'abusivismo rappresenta la punta di un iceberg formato dall'incapacità urbanistica di rispondere a bisogni e dinamiche specifiche. Tra le regioni del sud Italia, solo la Sicilia è "arrivata a una percentuale del 15% nel rapporto tra il numero di ordinanze di abbattimento emesse per immobili costieri e quelle realmente eseguite"³. "Secondo l'analisi di Legambiente la questione è esclusivamente di carattere politico: abbattere una casa è un atto politicamente e socialmente impopolare"⁴ a cui gli amministratori locali preferiscono non adempiere. Per di più il meccanismo clientelare fatto di voti in cambio di inadempienza ha nutrito per almeno trent'anni la crescita abusiva. A dare rilevanza al tema intervengono Legambiente e l'Osservatorio Paesaggi Costieri Italiani che attraverso l'evento COSTE IN MOVIMENTO - la 1° Conferenza Nazionale dei Paesaggi Costieri - discuterà a partire dal 15 luglio 2021 "dei temi principali di attualità che interessano e intercedano le aree costiere italiane"⁵. Il lavoro di Legambiente comincia nel 2012 con l'analisi della situazione dei paesaggi costieri delle regioni d'Italia con l'obiettivo di "analizzare le trasformazioni avvenute e i caratteri dei processi, di approfondire i fenomeni in corso e la

² ibidem

³ T. Cerne, *Invasione del cemento illegale. Cadono solo 2 ecomostri su 10*, in *Italia Oggi*, 9 settembre 2019, pp. 2-3.

⁴ ibidem

⁵ Paesaggicostieri.org

situazione delle regole di salvaguardia"⁶. Come riporta Legambiente nel suo sito, quasi il 50% delle spiagge italiane è soggetto a erosione e in 50 anni sono arretrate in media di 23 metri lungo tutto il litorale italiano⁷.

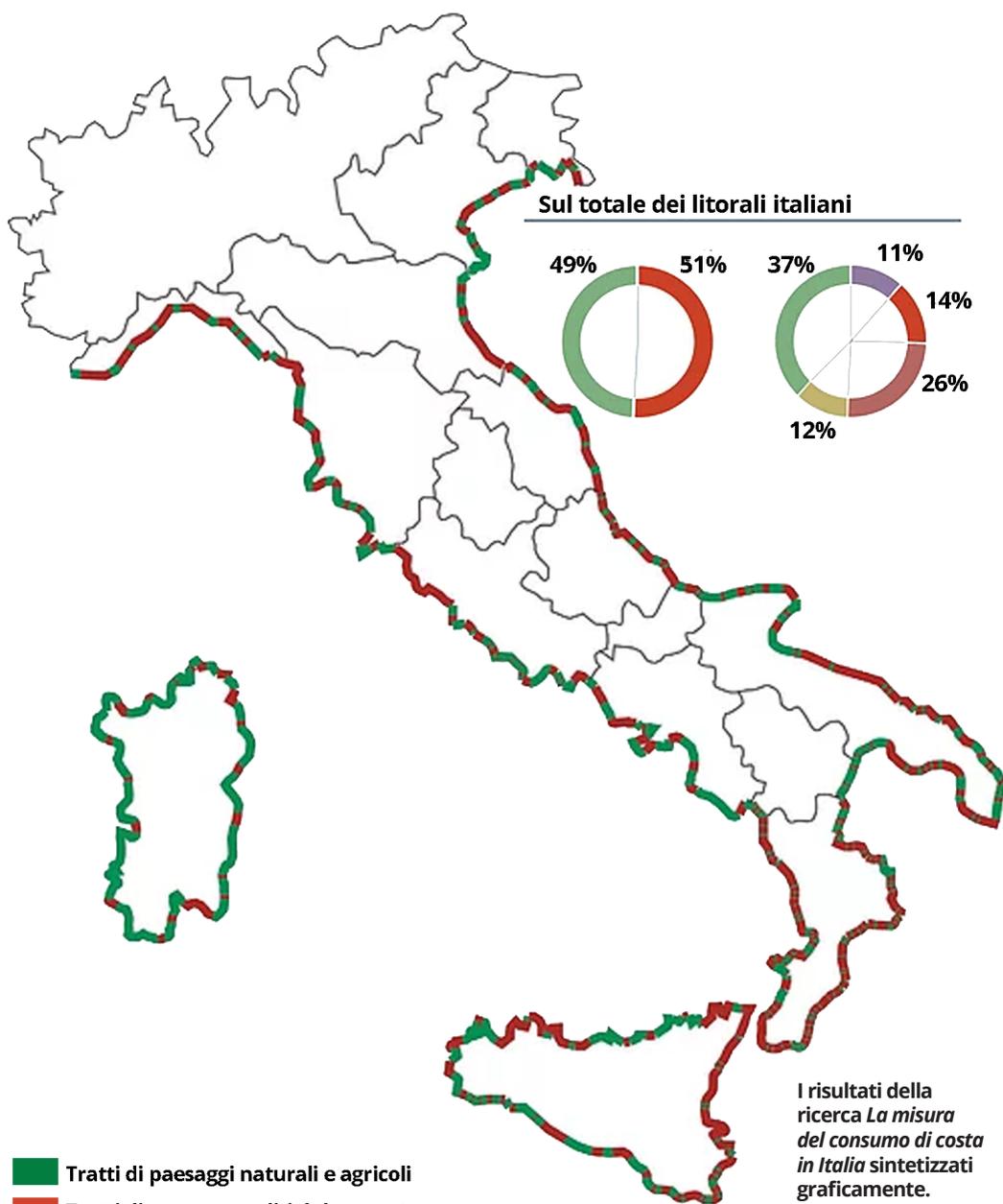
Il senso di questo lavoro è portare alla ribalta il dibattito sui territori costieri italiani fortemente condizionati da abusivismo e informalità costruttiva, dopo anni di oblio o di cattiva gestione del fenomeno. Ai problemi legati al consumo di suolo, dissesto idrogeologico, qualità alimentare, energie rinnovabili, fragilità sismica, si aggiunge la crisi pandemica da Sars-CoV-2 che ha acceso i riflettori sulle debolezze della città del XXI secolo. È tristemente noto come eventi catastrofici in ambito urbano portino alla ribalta il dibattito sulla città, trasformandola da luogo sicuro a luogo di propagazione del rischio, nel caso di oggi, di propagazione del virus. La città ha mostrato i suoi limiti e prontamente sono intervenute le politiche comunitarie e nazionali per provare a risolvere due grandi problemi legati a: sostenibilità (*green deal*) e a qualità della vita (politiche di coesione). In un contesto caratterizzato da scarsa qualità urbana e della vita, sarà redatto un progetto organico, ovvero di carattere programmatico-operativo che sulla base delle risorse disponibili o desiderabili, delinea la strategia generale e definisce un insieme di attività, interventi, progetti e programmi per la rigenerazione urbana, coerenti e compatibili con le previsioni di programma dell'ente comunale. In un regime di risorse scarse e bassa intraprendenza verranno individuate tutte le risorse e le possibilità che rispondano ai disagi sociali, economici, culturali, legali, ambientali legati al contesto, col fine ultimo di poter fornire un *modus operandi* replicabile in contesti simili.

Siamo in un tratto di costa nella parte sudorientale della Sicilia, a Scoglitti, amministrativamente inserita come frazione del comune di Vittoria (Ragusa) ma che è percepita e vissuta come entità autonoma.

Qui il paesaggio si è costituito su un modello insediativo

⁶ ibidem

⁷ ibidem



Tratti di paesaggi naturali e agricoli

Tratti di costa aggrediti dal cemento (funzioni urbane, infrastrutturali, industriali e portuali)

I risultati della ricerca *La misura del consumo di costa in Italia* sintetizzati graficamente.
Fonte: paesaggicostieri.org/

	Paesaggi infrastrutturali	Paesaggi urbani densi	Paesaggi meno densi	Paesaggi agricoli	Paesaggi naturali	Totale
Puglia	81 (10%)	129 (16%)	244 (30%)	109 (13%)	247 (31%)	810
Molise	1,6 (3%)	2,2 (6%)	12,7 (39%)	12 (35%)	6 (17%)	35
Abruzzo	20 (13%)	27 (19%)	44 (31%)	17 (12%)	35 (25%)	143
Marche	24 (13%)	51,5 (29%)	35,3 (20%)	28,8 (16%)	40,4 (22%)	180
Emilia	13 (10%)	30 (21%)	39 (28%)	17 (11%)	42 (30%)	141
Veneto	4 (2%)	24 (15%)	33 (19%)	49 (29%)	60 (35%)	170
Friuli V. G.	34 (31%)	6 (5%)	21,5 (20%)	9,2 (8%)	40,3 (36%)	111
Calabria	56,5 (7%)	205,5 (33%)	261 (25%)	119 (15%)	156 (20%)	798
Basilicata	7,4 (11%)	0	13,3 (16%)	5,7 (7%)	45 (66%)	70
Campania	28 (8%)	51 (14%)	102 (28%)	17 (5%)	162 (45%)	360
Lazio	59 (18%)	55 (17%)	94 (28%)	12 (4%)	109 (33%)	329
Toscana	65 (16%)	25 (6%)	90 (22%)	62 (15%)	168 (41%)	410
Liguria	59,2 (17%)	71,1 (21%)	90 (25%)	12,4 (4%)	112 (33%)	345
Sicilia	130 (12%)	182 (17%)	350 (32%)	196 (18%)	230 (21%)	1.088
Sardegna	111 (7%)	59 (15%)	229 (4%)	98 (7%)	990 (67%)	1.487
Totale	694 (11%)	918 (14%)	1.659 (26%)	764 (12%)	2.442 (37%)	6.477

Quantità di consumo per categoria di paesaggio (esprese in chilometri).
Fonte: paesaggicostieri.org/

specifico, prodotto da un insieme di pratiche informali diffuse nelle aree urbane interne, ciascuna delle quali ha orientato, con tempi e modalità proprie, la trasformazione delle rispettive porzioni litorali⁸. Partendo dagli aspetti culturali, storici, economici e politici caratterizzanti il territorio, si elaborerà un'analisi degli elementi propri del sistema urbano esistente, utile per elaborare il progetto urbano. Il caso studio parlerà della natura degli insediamenti, frutto della commistione tra agricoltura intensiva e tessuti edilizi, considerando molteplici aspetti "fino a far emergere risorse e condizioni di incertezza"⁹. Rifiutando a prescindere le due posizioni estremiste di "totale conservazione" e "demolizione incondizionata" del patrimonio abusivo si intende proporre dei modelli di rigenerazione urbana in linea con le più recenti indicazioni di programmazione urbanistica già applicate in altri contesti riconoscendo come valore la condizione informale esistente. Se l'obiettivo è quindi puntare tutto sulla rigenerazione urbana per combattere i mali che affliggono la città e il territorio circostante, oggi più che mai a causa della pandemia Covid-19, conviene iniziare a connettere le sperimentazioni sui sistemi insediativi "a politiche pubbliche in grado di introdurre nuove forme di abitare lo spazio antropizzato, incoraggiando la costituzione di organismi associativi e di protagonismo sociale atte a rispondere in modo flessibile e adattivo alle necessità, individuali o di gruppo, di fruire liberamente di tutto quello che la città può offrire"¹⁰. Questo implica indubbiamente una maggiore complessità del progetto in quanto sottintende l'imbocco di vie progettuali nuove e poco praticate, sicuramente inconsuete.

Qui sta l'innovazione e l'impegno etico di questa tesi: provare, cioè, ad individuare delle nuove forme per ripensare le città costiere del Mezzogiorno, aggiornando il ruolo del pianificatore all'interno del processo decisionale e nella configurazione del progetto di un piano o di

⁸ D. Pagliarini, *Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione*, Libria, Melfi 2008.

⁹ ibidem

¹⁰ M. Talia, *Presentazione*, in *Benessere e/o salute. 90 anni di studi, politiche, piani*, XII giornata di studi internazionale INU, INU: edizioni, Roma 2020., pp. 12-13.

un programma.

Consapevole che un progetto a scala urbana dipenda da una grande volontà politica, ampiamente e largamente condivisa nel tempo, verranno proposti vari strumenti e mezzi per compierlo utilizzando le più recenti forme di pianificazione e programmazione urbanistica. È indubbio che qualsiasi progetto che riceva un appoggio largo e condiviso debba essere oggettivamente valido e contenere idee che travalichino ogni barriera ideologica e, ancor più importante, che si ponga a servizio della comunità con l'obiettivo di migliorarne il benessere, inteso nella sua accezione più ampia come miglioramento dell'accessibilità a servizi e lavoro, aumento della ricchezza, potenziamento della rete sociale, miglioramento della qualità della vita, adeguati parametri di sostenibilità ambientale, ecc.

Inoltre, data la consuetudinaria scarsità di fondi e la elevata difficoltà tecnica di elaborazione è altrettanto impossibile prescindere dagli aiuti economici e di programmazione provenienti dai tanti programmi di finanziamento europei redatti per compensare il divario esistente tra le regioni d'Europa (es.: FESR - Fondi Europei di Sviluppo Regionale). Dunque, si effettuerà una panoramica anche su tutti gli aiuti, siano essi materiali o immateriali, sociali o professionali, promossi dall'Unione Europea ed applicabili a questo contesto.

L'auspicio di questa tesi è quello di riuscire a generalizzare alcune pratiche e promuovere delle linee guida applicabili in contesti simili, dunque provare ad aggiungere un pezzo alla ricerca riguardante i temi della rigenerazione urbana in contesti informali/abusivi troppo spesso ignorati.



2 IL TERRITORIO NELLA MEMORIA



Il porto di Scoglitti con la sua piccola flotta di pescherecci ormeggiata e le piccole imbarcazioni dimostra quanto sia ancora profondamente legato alla sua origine.

2.1 IL CONTESTO

Scoglitti, frazione del comune di Vittoria in provincia di Ragusa, è una cittadina di poche migliaia di residenti permanenti 4.175 (2019), in affaccio sul continente africano che, nella sua estensione di circa dieci chilometri lungo la costa, racchiude buona parte di quegli elementi che complicano una realtà già di per sé complicata per motivi che oserei chiamare strutturali. Forse la locuzione “questione meridionale” li racchiude sinteticamente tutti, ma qui esiste un ulteriore fenomeno culturale che ha determinato la forma della città: un forte individualismo, o forse uno scarso sentimento collettivo che, fin dalla fondazione dell’insediamento urbano originario, ha determinato una fortissima frammentazione della proprietà privata e una quasi totale assenza di spazi pubblici. Non è una caratteristica esclusiva di questa città perché “i paesaggi abusivi mostrano un territorio predato da mille pratiche che, pur tutte somiglianti nel loro esito fisico e nell’immaginazione che le muove, non sembrano convergere verso null’altro che non sia la soddisfazione di un sogno individuale, non riescono a uscire da una logica di convenienza particolaristica”¹. Il fenomeno, in particolare a partire dagli anni cinquanta, ha assunto una connotazione “patologica” a cui le amministrazioni comunali succedutesi nel novecento non sono riuscite a porre rimedio.

L’idea di avviare una prima forma di pianificazione ha origine nel 1950 quando, in piena fase di ricostruzione post-bellica e in applicazione della legge urbanistica nazionale n.1150 del 1942, il Consiglio Comunale stabilì di indire un concorso pubblico di progettazione urbanistica. Ma vicissitudini politiche, lentezze burocratiche, inadempienze della Regione Sicilia e un commissariamento comunale avvenuto nel 1964 ritardarono l’approvazione

¹ F. Zanfi, *Città latenti. Un progetto per l’Italia abusiva*, Bruno Mondadori, Milano 2008.

del piano al 12 febbraio 1970, ben vent'anni dopo l'insorgere dell'esigenza.

Negli anni sessanta e settanta, l'incapacità di previsione dell'Amministrazione comunale ha generato strumenti di pianificazione inadeguati o tardivi in un momento in cui vi era una necessità impellente rispetto a dinamiche di mutamento economico che, senza esagerazione alcuna, assunsero i connotati di una rivoluzione agricola. Il vuoto politico e normativo ha lasciato nel caos la crescita urbana lasciando alla mercé degli interessi individuali la progettazione della città pubblica, che negò fin dal principio quelle caratteristiche che ogni città dovrebbe avere per sua naturale costituzione, cioè di città come spazio di socialità, formazione, confronto, aggregazione. Nel trentennio tra gli anni sessanta e gli anni novanta il benessere acquisito grazie alla produzione agricola in serra permise a molti il completamento della prima casa, mentre coloro che già ne possedevano una, generalmente ubicata nella città di Vittoria, edificarono la seconda casa per la villeggiatura, prossima o a ridosso del mare. I tempi dettati dalle esigenze e dalla volontà di una parte cospicua della cittadinanza finirono per scollarsi da quelli stabiliti dalle regole urbanistiche "e così, una volta acquistato un posto di casa, spesso senza neanche preoccuparsi di sancire con un atto notarile l'acquisto effettuato, hanno tirato su, naturalmente senza alcuna autorizzazione, grandi scheletri edilizi destinati a rimanere vuoti per molti anni"². In Sicilia la pratica di un'edilizia incontrollata venne anche perpetrata dalla massa di migranti che non appena dispose di una somma di denaro sufficiente volle investire subito in una casa per sé o per i figli, "per ancorarli al paese e metterli in condizione di vivere degnamente"³, oltre che come dimostrazione del riscatto ottenuto. Indipendentemente dalle cause, è certo che l'urbanistica non seppe rispondere adeguatamente al soddisfacimento del bisogno "Casa". Siamo in una terra estremamente marginale, dove le

² G. Trombino, *La casa in Sicilia tra abusivismo e rigenerazione urbana*, in *Housing sociale in Sicilia. Riqualificazione nei contesti deboli*, Aracne, Roma 2016, pp. 83-93.

³ ibidem

figure dello Stato e delle amministrazioni sono spesso deboli e incapaci di dettare linee coerenti di sviluppo e, come conseguenza, le più svariate forme di autogestione hanno trovato terreno fertile, con i risultati oggi ben visibili. Ad esempio, a Vittoria nei trent'anni tra il 1960 e il 1990 fu costruito il 66.4 % (13.551) del totale attuale degli edifici dell'area comunale⁴ e ciò avvenne, in gran parte, in assenza del PRG. Questo fenomeno ha fatto sì che Scoglitti sia cresciuta per pezzi separati, e in cui il benessere dei cittadini, la vivibilità della città e gli equilibri naturali del territorio sono stati messi a dura prova. I numeri ci dicono che oggi Ragusa è tra le province più povere d'Italia per reddito medio annuo⁵, ampie fasce di territorio vivono in evidente disagio sociale, alta immigrazione legata a scarsa integrazione, bassa scolarizzazione e indici di dispersione scolastica tra i più alti d'Italia forniscono un quadro socioeconomico della realtà presente. Appare piuttosto causale, dunque, che la comunità abbia reiterato nel tempo un atteggiamento di disinteresse verso la liceità delle sue azioni. A livello nazionale, peraltro, le istituzioni hanno reagito al problema dell'abusivismo tramite condoni, i cui fini sembrano essere stati principalmente propagandistici ed economici, lasciando nell'incertezza molti aspetti legati al territorio e alla città. Le politiche di sanatoria, piuttosto che definire un "anno zero" degli illeciti edilizi ha addirittura contribuito ad incitarli dato che, come era prevedibile, alla prima sanatoria (legge n. 47, del 1985) seguì la seconda (legge n. 724, del 1994) e a questa una terza (legge n. 326, del 2003).

2.2 LA VOCAZIONE AGRICOLA DEL TERRITORIO

Storicamente il territorio ibleo, che comprende principalmente la provincia di Ragusa, è stato dedito, o meglio devoto, all'agricoltura ed è quasi impossibile scindere la sua storia dagli aspetti agricoli, ovvero economici. "La

⁴ Città di Vittoria, *Relazione generale dello schema di massima. Variante generale al PRG*, 2017.

⁵ Il Sole24Ore, *La mappa dei redditi delle città*, 2017. [On-line] consultato il 19 gennaio 2020. <https://lab24.ilssole24ore.com/mappaRedditi/redditiTabelle.htm>

2. Il territorio nella memoria

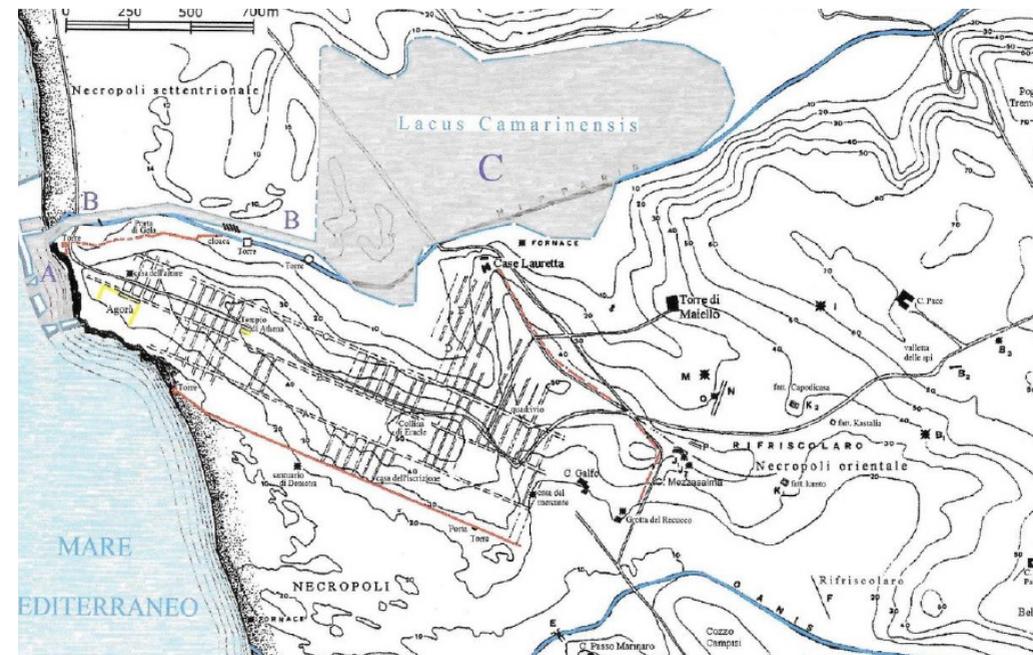
serricoltura si colloca in continuità con la genesi produttiva di un territorio che si è dimostrato, negli ultimi secoli, molto flessibile e dinamico rispetto alle diverse riconversioni agrarie⁶. Queste terre, principalmente quelle afferenti la piana di Vittoria, furono coltivate fin dall'Epoca dell'antica Grecia (V secolo a.C.) ovvero dalla fondazione della colonia di Camarina (598 a.C.), ed oggi "il paesaggio agricolo, con formazioni geografiche differenti nei vari Comuni, disegna una importante realtà economica con precise caratteristiche che sottolineano una illustre tradizione"⁷. La fondazione stessa della città di Vittoria, avvenuta nel 1607 ad opera della contessa spagnola Vittoria Colonna Enriquez de Cabrera, ebbe una relazione fondante con la sistemazione agricola del territorio circostante e, in seguito, della città stessa. La città attrasse nuovi abitanti grazie alla promozione di un sistema che oggi chiameremmo di incentivi/disincentivi per promuovere l'insediamento nella fertile selva di "Bosco-piano". Ignorando il regime del latifondo esistente su tutta l'isola, la contessa spagnola decise di parcellizzare il territorio per regalare a chiunque si stanziasse in quest'area una salma di terreno (circa 1.7 ha); promosse anche una serie di privilegi come esenzioni tributarie e amnistie. Questo permise che a Vittoria si sommasse una serie di cause congiunturali che, nel XVII secolo, la resero leader nel mercato economico locale in una posizione altamente concorrenziale con i più grandi e strutturati centri di Ragusa e Modica. "La linfa è da ricercarsi nell'impulso che sempre forniscono gli emigranti, attivi e fattivi, trasferendosi in una nuova terra. [...] chi sono essi se non la parte più intraprendente di un popolo, quelli che sentono di non potere rimanere statici, avendo bisogno di altri orizzonti per esplicitare la propria attività, in una parola quelli dinamici, i progressisti, i creatori di grandi opere"⁸.

Il territorio, che storicamente appartenne alla impor-

⁶ F. Occhipinti, *Per un parco agricolo in riva al mare*, Letteraventidue Edizioni s.r.l., Siracusa 2017.

⁷ ibidem

⁸ G. Barone, *Storia di Vittoria nel grande Bosco-Piano di Camarina*, Tipografia interi, Acate 1950.



Area di Camarina, vista dell'antemurale, del porto-canale e del Lacus Camarinensis. Fonte: G. Uggeri, 2016

tante colonia greca di Camarina, era delimitato da due fiumi, il Dirillo a Nord e l'Ippario a sud, dai monti iblei a Ovest e dal mare ad Est. La fertilità delle sue terre venne sfruttata per la coltivazione di prodotti agricoli, frumento e vino che la resero nel III secolo a.C. una delle colonie più popolate della Magna Grecia raggiungendo una popolazione di 20.000 abitanti nella città dentro le mura e fino a 30.000 considerando i villaggi periferici⁹. La fertilità del territorio camarinense, dovuta a una elevata salinità dei terreni sabbiosi (specialmente in prossimità del mare) e ad una abbondanza di acqua, gli valse durante l'Epoca Greca il nome di "Plagae Mesopotanium", indicando nello specifico la porzione racchiusa tra i fiumi Achatas e Ipparis, oggi Dirillo e Ippari.

Non a caso proprio nel promontorio appena sopra il fiume Ippari, che segna il limite della costa di levante di Scoglitti, venne edificata l'agorà.

Negli ultimi 2500 anni queste terre si sono periodica-

⁹ ibidem

5. Soluzioni tecniche di attuazione delle trasformazioni urbane

mente reinventate ospitando colture di cereali, grano, legumi, viti, ortaggi, agrumi e frutti tropicali. Ogni nuovo dominatore giunto in Sicilia importava nuovi prodotti agricoli a cui il clima permetteva di crescere, tanto che oggi ospita colture tra le più varie provenienti da tutti i continenti. Il suo clima, la sua terra e i suoi lavoratori hanno saputo sfruttarlo ed oggi può vantare una eterogeneità culturale piuttosto vasta. La fertilità di queste terre viene brevemente raccontata da Raffaele Solarino in *La Contea di Modica* (1885) in cui si dice che "le pianure alluvionali di Vittoria e di Ispica e le sponde dei fiumi hanno clima dolcissimo, africano e mirabili prospetti e piantagioni preziose di viti, olivi, limoni, aranci, frutta copiosa e squisita, anche tropicale come la banana, l'ananas e la palma dattilifera". Mentre Giovanni Barone, nel capitolo dedicato a *Vegetazione: colture agricole* parla "d'abbondanza di cedri, melograni, lussureggiante vegetazione di cacti e palme nane." E ancora: le ultime coltivazioni di carrubi¹⁰, olivi, mandorli ma soprattutto vigne-

¹⁰ Provincia di Ragusa, *Documento unico di programmazione 2018-2020*,



Pagina a fronte:
area del museo
e del parco
archeologico di
Kamarina nei pressi
di Scoglitti (1956)
Fonte: itr.regione.
sicilia.it
In alto: area
di Kamarina,
planimetria
dell'agorà e della
città (2019).
Fonte: GoogleEarth

ti, che nel territorio tra Acate, Comiso e Vittoria danno frutto al Cerasuolo di Vittoria, unico riconoscimento D.O.C.G. siciliano approvato con D.M. 13.09.2005. Infine, approfittando di una abbondante falda d'acqua è nata nella zona di Scoglitti (e poi fino all'abitato di Vittoria) l'industria agricola dei primaticci (piselli, fave, carciofi) e specialmente dei pomodori; proprio i primaticci, e il pomodoro in particolare, sono i prodotti che dall'economia al paesaggio, dalla cultura all'urbanismo, continua a segnare questo territorio. Appare inevitabile, quindi, conoscere la storia più recente di questa "illustre tradizione"

Ragusa 2019.

agricola vittoriese che direttamente e indirettamente ha influito sulla formazione e sullo sviluppo della città.

2.3 LA RIVOLUZIONE AGRICOLA DEGLI ANNI SESSANTA E I SUOI EFFETTI

A partire dagli anni sessanta una vera e propria rivoluzione agricola modificò completamente il paesaggio ed ebbe conseguenze sulla crescita della città. La diffusione delle colture sotto serra avvenne ad una velocità spaventosa e si focalizzò in un primo momento nella fascia costiera per poi espandersi verso l'entroterra della piana di Vittoria. La rivoluzione avvenne senza l'impiego di tecnologie già sperimentate e non fu frutto di investimenti esterni anche se i livelli di produzione raggiunti furono di tipo industriale¹¹. La nascita di un sistema così rapido e proficuo fu dovuto alle dimensioni dei lotti di terreno coltivati, generati da un processo di estrema parcellizzazione cominciato fin dal XVII secolo. Ma è a partire dal 1950 che una repentina trasformazione dei suoli ci porta da uno stato di completa verginità ad una prima divisione del territorio in fasce ortogonali alla costa, fino ad una situazione di totale occupazione da parte di edifici o serre (vedasi immagini pag. 30 e 31). Come detto, l'eliminazione del latifondo avvenne fin dai tempi della fondazione della città nel 1607 ma, in epoca moderna, il processo di frazionamento continuò, sostenuto da aspre lotte contadine. Viene così a delinearsi, nel corso degli anni cinquanta, il passaggio alla piccola proprietà fondiaria simile allo stato attuale.

Il frazionamento della proprietà creò, negli anni sessanta, le condizioni per la diffusione dello straordinario fenomeno della serricoltura che si manifestò come il più rivoluzionario e rapido che la Sicilia avesse mai visto. Le particelle catastali sulla costa divennero sempre più piccole e ambite fino ad una totale privatizzazione della proprietà. La dimensione del lotto agricolo permetteva il lavoro di un singolo agricoltore che con un piccolo investimento riusciva a produrre redditi importanti. L'investimento iniziale consisteva nella costruzio-

¹¹ F. Occhipinti, 2017

ne della serra, una struttura semplice realizzata con pali di legno o cemento, tetto a capanna in legno e copertura con film plastici: l'unica vera innovazione tecnologica impiegata. In questo modo la coltivazione era protetta dalle intemperie e dagli sbalzi climatici garantendo una produzione intensiva degli ortaggi. I cicli di produzione erano continui grazie ad un soleggiamento costante e continuo durante tutto l'anno, i cui dati ci dicono essere superiori persino al resto dell'isola. Ricapitolando: cicli continui di produzione, marginale uso di manodopera (all'inizio familiare e adesso formata dai migranti che giungono su queste coste), produzione fuori stagione, anticipo della raccolta durante la stagione e particolare fertilità dei suoli sono i fattori principali che garantiscono un prezzo alto del prodotto in assenza di concorrenza durante decenni. Le condizioni ideali per un flusso economico continuo e, in questo caso, largamente diffuso che permise un incremento generale delle condizioni di benessere dei cittadini.



**Aerofotogrammetrie
del limite Ovest della
città risalenti al: in
ordine 1956, 1966, 1976
e 2021
Fonte: sitr.regione.
sicilia.it (1956, 1966,
1976) tratto da
Pluchino G. (2017)**

3 IL TERRITORIO COME RISORSA



La pressione agricola si intensifica procedendo verso Nord. Foto di una strada del borgo di Baia Dorica costeggiata sui due lati da serre.

3.1 L'ATTUALE SISTEMA AGRICOLO

Come anticipato nell'introduzione, ripensare la città di oggi significa anche conoscere il modo in cui essa consuma risorse per promuovere nuove forme di abitare che siano sostenibili e socio-economicamente integrate. Il problema di fondo che oggi attraversa il settore agricolo è che è rimasto sostanzialmente identico a quello di settant'anni fa, in cui la campagna era altro dalla città e le due crescevano distanti e senza controllo. Questo ha comportato l'esaurimento della risorsa suolo e successivamente lo scontro tra il mondo urbano e quello rurale. Sorge, quindi, la necessità di analizzare il settore agricolo in funzione della città per motivi fisici e funzionali. In un'epoca in cui i problemi economici, ambientali ed etici legati alla produzione del cibo hanno assunto grande rilevanza, ricevendo parecchia attenzione dai consumatori, è necessario cercare nuove vie per rinsaldare due sistemi rimasti fino ad oggi separati. Si forniranno alcuni numeri sull'entità del settore primario di questo contesto utili per poter leggere adeguatamente il tessuto urbano, dimostrare quanto la forma della città sia in gran parte una sua conseguenza e individuare le possibilità che offre.

La premessa su cui è opportuno leggere quanto segue è che la provincia di Ragusa è la più piccola per estensione superficiale tra le province siciliane e i numeri riportati dall'ultimo censimento nazionale sull'agricoltura realizzato dall'ISTAT dicono che "le superfici in serra destinate alla coltura del pomodoro da mensa risultano localizzate per il 71,0% nella provincia di Ragusa che con Siracusa e Caltagirone intercettano il 95% dell'intera superficie coperta a serra destinata a tale coltura¹ (i dati si riferiscono alla regione Sicilia). Pur interessando

¹ Istat, 6° censimento dell'agricoltura in Sicilia, Ufficio stampa ISTAT, Roma 2011.

3. Il territorio come risorsa

solo il 4% del territorio agricolo ragusano² si configura come uno dei maggiori distretti produttivi italiani per il pomodoro da mensa. Quasi un quinto dell'intera produzione nazionale si realizza su un'estensione di circa quaranta chilometri lungo la costa e larga circa due, occupando una superficie coltivata di 5.400 ettari che rappresenta il 15,22% della superficie serricola nazionale³. È già possibile immaginare l'impatto che le serre abbiano sull'immagine del territorio, specialmente quello costiero dato che "la serricoltura si è sviluppata in particolare lungo le fasce costiere dove le caratteristiche climatiche e pedologiche sono assai omogenee"⁴.

Ma "il fenomeno in atto, a partire dagli anni novanta, è quello del progressivo abbandono delle colture"⁵ riportato nel calo del numero delle imprese attive sul territorio dal censimento ISTAT ma è anche visibile nel decadimento fisico delle strutture agricole abbandonate. Nonostante i numeri e i primati in termini di produttività il settore non è in grado di regalare lo stesso benessere a un ampio numero di produttori come avveniva nel passato perché il mercato è sempre più in mano a medie e grandi imprese mentre le piccole imprese chiudono. Nella ricerca di aggiornamento del ruolo del pianificatore non è superfluo conoscere le cause di una crisi agricola congiunturale, con cui vi è una profonda similitudine concettuale con il fenomeno dell'abusivismo: un sistema estremamente individualistico che non è capace di connettersi per creare un sistema coeso, unitario, collaborativo. A ciò si aggiunga una scarsa imprenditorialità che determina una diversificazione piuttosto bassa del prodotto, scarsa integrazione con attività di trasformazione del settore secondario e scarsi investimenti in attività pubblicitaria; nonostante possano apparire temi esclusivamente legati all'economia interessano pure la città, in quanto parte di quello stesso territorio coltivato. La tendenza del mercato odierno è di promuovere e

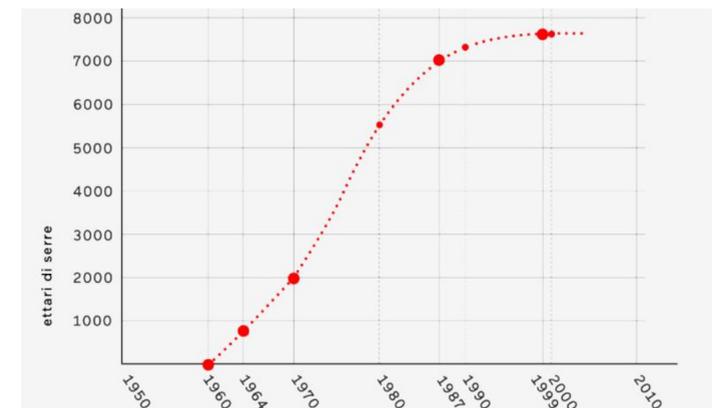
² D. Pagliarini, *Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione*, Libria, Melfi 2008.

³ Incrocio dei dati estratti da dati.istat.it *Coltivazione: ortive - ortive protette in serra e 6° censimento sull'agricoltura 2010 - rapporto Sicilia, Istat, 2010.*

⁴ Istat, 2011.

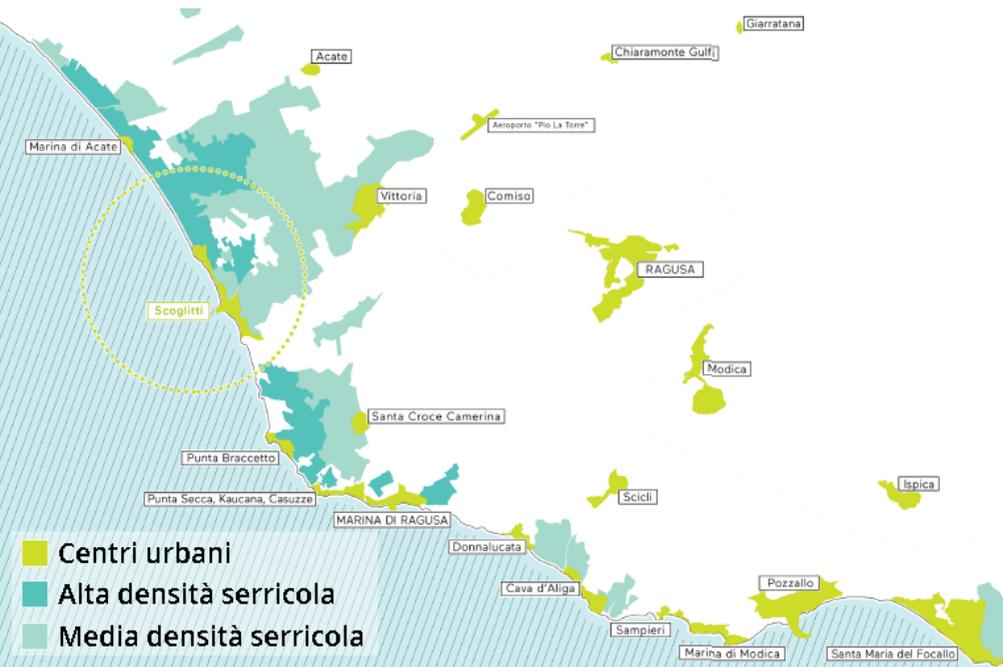
⁵ Pagliarini, 2008.

vendere un prodotto che è indissolubilmente legato al territorio e per cui gli standard di qualità continuano ad essere spinti verso l'alto. Parlare dell'importanza che oggi ha l'immagine del territorio sul prodotto coltivato ricade sul progetto perché l'ambiente agricolo è al tempo stesso cornice e rappresentazione fisica della città, dovuto all'assenza di confini percepibili che li dividano. Gli aspetti fin qui esaminati hanno sicuramente una valenza paesaggistica ma devono essere osservati come parte integrante del contesto urbano. Ad esempio, le strutture agricole sono esse stesse una risorsa ambientale grazie al loro carattere di reversibilità che permette di ripristinare la permeabilità dei suoli attraverso la semplice dismissione delle strutture abbandonate o dismesse. Diversamente, sono numerosi i progetti in cui la coltivazione integrata a sistemi residenziali, turistici, educativi, ricreativi, terapeutici, ecc., si è dimostrata vincente.



L'estensione della superficie coltivata negli anni.
Fonte: Pluchino G. (2017)

5. Soluzioni tecniche di attuazione delle trasformazioni urbane



3.2 LA RELAZIONE TRA CITTÀ E PAESAGGIO

Avendo finora esposto il fenomeno agricolo dal punto di vista quantitativo si passerà ora al confronto di carattere qualitativo con la città. La lettura sovrapposta delle mappe catastali del 1940 e 2017 dimostra la relazione che esiste tra l'antica divisione del territorio e quella attuale e di come le due vie di comunicazione (il lungomare in basso e la SP 31 in alto) che segnavano i limiti dell'ampiezza della fascia coltivata siano rimasti invariati per lo sviluppo della città.

L'originaria divisione particellare in lotti stretti e lunghi è storicamente legata alla coltivazione delle vigne che avevano una lunghezza pressoché costante di 33 metri a fronte di una larghezza variabile. Questi lunghi lotti venivano tagliati trasversalmente ogni otto, dodici, quindici o diciannove metri, in modo piuttosto standardizzato così da ricavare porzioni di 8x33 m, 12x33 m, 15x33m, 19x33 m che poi venivano venduti⁶. Le carte, se osservate in sovrapposizione, ci riportano molto chiaramente come il passaggio da territorio agricolo a spazio urbano sia avvenuto sulla stessa matrice di base. Questa fu la base della crescita informale della città, ed è bene sottolineare come non vi sia nessuna illegalità nel parcelizzare i lotti agricoli, in quanto diritto sancito dal Codice civile⁷.

Il metodo di divisione della particella iniziò ad essere applicato in modo sistematico dando vita a uno "schema-tipo" replicato su quasi tutta la costa che contribuì a formare un'immagine della città per pezzi, disordinata, incompleta, priva di carattere. Un contesto trascurato dal punto di vista del decoro urbano e anche amministrativamente (ma pur sempre legale, è bene ricordarlo) spinse in qualche modo i diversi promotori verso pratiche sempre più ai limiti della legalità, per poi varcarli, passando da un'urbanistica informale fatta di architetture di bassa qualità all'edilizia abusiva che non tardò a diffondersi lungo tutta la costa. I promotori dell'attività

⁶ G. Pluchino, *Città informali. Il caso di Scoglitti / Idee per un progetto di riqualificazione del territorio*, Università degli studi di Firenze, Corso di laurea in Architettura, Firenze 2017.

⁷ ibidem



1940

Le suddivisioni catastali nel 1940 e nel 2017.
Fonte: Pluchino, 2017



2017

di lottizzazione delle particelle agricole erano i diversi proprietari dei lotti che inconsapevolmente ricoprirono il ruolo di "pianificatori" dando l'immagine che oggi ha la città, di cui non esistette mai una visione organica. L'interesse che ognuno portava avanti era logicamente il proprio e l'unica forma di collaborazione era dettata dalla necessità di "infrastrutturare" il lotto, facendo ricadere una strada al centro del confine tra due parcelle adiacenti, ottimizzando in questo modo i profitti. Questo fu il fenomeno di crescita di una città che non venne mai pensata, cresciuta per parti separate, sconnesse tra loro, priva di servizi e standard urbanistici su cui ha trovato terreno fertile anche la pratica abusiva. Del resto, come biasimare il comportamento di privati cittadini interessati a sfruttare i propri terreni?

Il processo di crescita della città informale appare quasi logico e non è altro che l'espressione diretta del diritto alla casa o di un semplice bisogno collettivo, nonché delle risorse e delle tecniche di una specifica società. Tuttavia, appare sempre più stringente la necessità di intervenire per porre rimedio a una situazione sociale, economica e ambientale piuttosto compromessa e provare ad offrire un futuro prospero a questa terra.





Immagine satellitare dell'area dei "Macconi". Si legge il disegno della proprietà privata e l'uso del suolo. In alto, nella foto, centro urbano di Marina di Acate. Fonte: GoogleEarth

3.3 "IL PAESAGGIO COME TEATRO"⁸

"L'immagine che si percepisce non appena si abbandonano le alture dell'altopiano Ibleo dirigendosi verso la costa, è quella di una superficie lucente, di colore grigio azzurro, spezzata in innumerevoli tessere lievemente inclinate rispetto alla linea dell'orizzonte. Questa sottile differenza rispetto al piano perfettamente orizzontale del mare tradisce la reale natura di questo paesaggio, cioè il suo essere costituito da una sottile pellicola di plastica"⁹.

La genesi della città, per i suoi risvolti storici, si è sempre relazionata con la struttura dei campi agricoli, dato che "non è una marginale appendice economica bensì il connettivo socio-economico del territorio"¹⁰. Ad oggi, la speranza di un cambiamento e un futuro incerto sono paradossalmente l'unica speranza di questo territorio, purché il problema si trasformi in possibilità. Viene quindi sollevata una riflessione rispetto al valore aggiunto che un paesaggio agricolo può apportare ad una città, specialmente in un contesto in cui il campo non è altro dalla città, bensì le due vanno sfumando una sull'altra consegnandoci dei confini che, al di là del pragmatismo divisore di un piano regolatore, si compenetrano e non ci permettono di considerarli come elementi separati ma come un insieme unico.

Come già accennato nel capitolo *L'attuale sistema agricolo*, una di queste possibilità è connessa alla tendenza ormai ben radicata per cui al paesaggio sono sempre più connessi valori legati alla qualità dei frutti che esso è capace di produrre. Del resto, la direzione verso cui va l'industria del cibo sensibilizza quotidianamente sull'importanza che il paesaggio ha nella produzione di un prodotto e proprio il concetto di paesaggio si carica di significati non tangibili, oltre a quelli generalmente noti di qualità e sostenibilità. Ecco, dunque, che il cam-

⁸ E. Turri, *Il paesaggio come teatro*, Marsilio editori, 5° edizione (1 gennaio 2001), Milano 1998.

⁹ D. Pagliarini, cit., p. 65.

¹⁰ M. Assenza, G. Donzella, *Il pomodoro - modello Vittoria*, in "Coltura & cultura", 2010, pp. 344. [On-line] Disponibile in: <https://www.colturaecultura.it/content/modello-vittoria> [Consultato il giorno 23/12/2021].

3. Il territorio come risorsa

po si arricchisce di valori che trascendono dalla mera produzione per avviare processi che beneficiano sia il territorio sia il produttore. È importante slegarsi da una visione settoriale della lavorazione agricola per cominciare a promuovere un sistema integrato, qualcosa che coinvolga anche la città e fare in modo che la relazione diventi bilateralmente vantaggiosa per tutti: utenti vecchi e nuovi, produttori e consumatori, residenti e turisti che verranno. Specialmente oggi, la tendenza dei paesaggi urbani a lasciarsi contaminare da quelli agricoli continua ad essere molto forte, per cui continuare a mantenere le due cose separate potrebbe apparire addirittura anacronistico.

Oltre al condizionamento estetico che un paesaggio agricolo ha sul contesto urbano, ce n'è un'altra di carattere socio-percettiva dovuta al fatto che i paesaggi del pomodoro sono "coinvolti in pieno da flussi etnici, in quanto gran parte dell'attuale manodopera stagionale impegnata nella fase di raccolta, in particolar modo, ma non esclusivamente, nelle regioni meridionali, è composta da cittadini stranieri. Il lavoro agricolo nei cam-



pi, dunque, rappresenta uno dei luoghi dove i moderni paesaggi etnici mettono in scena la propria visibilità"¹¹. Dunque, un paesaggio di questo tipo è anche "apparizione degli uomini e delle donne negli scenari spaziali"¹². Si pensi, ad esempio, alla percezione di un campo vuoto e disabitato rispetto a un altro pieno di contadini dediti al loro lavoro o ad uno scenario come quello in esame in cui l'umanità del lavoro è nascosta da barriere di plastica. Come suggerisce Turri, nel suo libro *Il paesaggio come teatro* (1998), la componente teatrale determina fortemente non solo la percezione ma anche le azioni che in esso si svolgono: "L'importanza dello scenario non è solo nella sua funzione di contenitore, perché in generale è esso stesso a suggerire i toni della rappresentazione [...] a ispirare la gioia o la paura, il senso del dramma o il senso del ridicolo, della grandezza o della piccolezza delle vicende umane, quindi a dare il senso della recitazione che è poi riconoscere l'importanza di una scenografia appropriata al tipo di vicende e al tipo di linguaggio in ogni rappresentazione teatrale"¹³. La visione di Turri è tanto più profonda quanto maggiori

**I colori di un
uggiosa giornata
invernale fanno
sì che il mare si
confonda con le
serre agricole.
Le foto vogliono
rappresentare la
sensazione che si
trasmette**

¹¹ D. Papotti, *Pomodoro in Italia*, in "Coltura & cultura, 2010, pp. 100-113. [Online] Disponibile in: <https://www.colturaecultura.it/content/pomodoro-italia>

¹² ibidem

¹³ ibidem

3. Il territorio come risorsa

sono le incidenze degli insediamenti agricoli su di essi. Pensiamo ad esempio a queste porzioni di territorio occupate interamente da serre. Le strade sono costeggiate da distese di film polietilenico bianco, abbaglianti che per la sua mole arriva ad estraniare l'osservatore e in cui i tradizionali colori del paesaggio non esistono più perché coperti da materiale plastico. Queste stesse coperture opache non lasciano trasparire l'attività lavorativa che potrebbe "mettere in scena" una coltivazione in pieno campo. L'impressione finale che danno le distese di serre si avvicina molto alla sensazione di desolazione, abbandono, incuria e che, secondo l'autore, portano in-

Pagine a fronte: la enorme distesa di serre che coprono la fascia compresa tra la SP 31 e il mare.
In basso: Il ciliegino di Vittoria in una fase prossima alla raccolta



consapevolmente all'uso di pratiche abusive.

La riflessione vuole rimarcare come il territorio sia un "Tutto" in cui aspetti apparentemente distanti sono relazionabili dato che, incidendo sulla percezione, agiscono anche sulla sua forma.

3.4 IL TURISMO DEI RESIDENTI. LA NASCITA DEL CAOS

“Per quanto riguarda il turismo, si nota ancora uno squilibrio fra il potenziale di attrazione turistica costituito dal rilevante patrimonio di risorse naturali, paesaggistiche, culturali, artistiche, ecc. e il tasso di loro utilizzo e fruizione da parte dei turisti”¹⁴.

Una forma di turismo stagionale, in realtà, esiste già ed è quella che definirei “superlocale”, cioè definita dagli abitanti stessi di Vittoria che nei periodi estivi lasciano la città più interna per trasferirsi nel borgo marittimo, distante una dozzina di chilometri. La rilevanza del fenomeno è notevole in quanto la frazione di Scoglitti passa dai circa 5.000 residenti della stagione invernale ai 30.000/35.000 nei periodi estivi, in cui la domanda per un alloggio in affitto è così alta che l’offerta arriva a toccare i 1000 €/settimana.

A causa del boom economico “Scoglitti subì improvvisamente la pressione edilizia dovuta a un bacino di utenza come quello di Vittoria, costituito da sessanta mila abitanti, molto superiore a quello rappresentato dalla sola popolazione di Scoglitti: da qui si generarono situazioni potenzialmente incontrollabili. La frazione non aveva strumenti autonomi per contrastare il fenomeno, essendo amministrativamente legata al comune di Vittoria e si trovò in una situazione del tutto fuori dalla sua portata”¹⁵. La crescita urbana avvenne per formazione di entità singole raggruppate in villaggi che si collocarono ai fianchi della città storica, via via allontanandosi da essa e spalmandosi lungo la costa. Contrariamente ad ogni teoria urbanistica contemporanea, la città crebbe seguendo il fenomeno della dispersione urbana, scostandosi del tutto dal concetto di città compatta. I villaggi sono tuttora separati, non interconnessi e privi di servizi poiché non erano richiesti dalle esigenze di villeggiatura dell’epoca; spesso mancava anche la rete di servizi fognari di cui ancora oggi alcune porzioni del tratto costiero antropizzato sono prive.

¹⁴ Città di Vittoria (2017)

¹⁵ G. Pluchino (2017)



La condizione di totale abbandono di uno dei pochi lidi in spiaggia durante il periodo invernale. La sabbia spinta e la vegetazione spontanea prendono il sopravvento sulle strutture.

La città decide di crescere lungo due delle tre vie di collegamento, prediligendo la diluizione sui dieci chilometri di costa, consumando suolo e non garantendo alcuno standard (verde, infrastrutture, servizi, scuole, spazi pubblici, residenze sociali) lasciando dietro di sé un gran numero di spazi vuoti tra le case e tra i villaggi, spazi residuali privi di redditività fatti da campi incolti o coltivati, con serre o senza serre, che si innestano tra le abitazioni. Lo studio effettuato da Pluchino nella sua tesi di laurea ha dimostrato che la nascita di un villaggio su una zona piuttosto che un'altra era strettamente legata al frazionamento catastale del suolo. Questo significa che le aree formate da tante piccole particelle sono state velocemente edificate poiché richiedevano uno sforzo minore e individuale in quanto del singolo proprietario; invece, le grandi aree richiedevano una infrastrutturazione più complessa, l'approvazione di piani esecutivi, il rispetto degli *standard*, grandi investimenti privati, ecc... Oggi osserviamo questi spazi vuoti come il lascito più ricco perché, *in primis*, sono aree vergini rimaste libere dalla cementificazione e, in seconda battuta, perché sono pagine bianche che offrono l'opportunità di integrare servizi alle parti di città rimaste prive. Questo sistema agricolo fatto di strutture temporanee ha in qualche modo preservato la verginità dei suoli anche nel tratto

3. Il territorio come risorsa

di costa in cui la produzione agricola si fa più massiva, ovvero dai villaggi di Baia Dorica e Costa Fenicia fino a Marina di Acate.

Il problema endogeno di queste città costiere, come molte in Italia, sta nella estrema stagionalizzazione in cui vengono vissute e quindi funzionano. La permanenza nei luoghi di villeggiatura dura al massimo durante i mesi estivi, mentre per i restanti nove mesi dell'anno permane in stato di disuso. Il paradosso è che non essendo stata pianificata per ricevere una mole di villeggianti così alta, anche durante i mesi estivi non è in grado di espletare le funzioni di città ed è talmente congestionata da risultare poco vivibile. Ergo, solo i "superlocali", ovvero gli abitanti delle città vicine, sono disposti ad accettare di abitarle temporaneamente e ciò non innesca nessun meccanismo utile al territorio, all'economia o alla città stessa, poiché i suoi turisti sono i residenti di un'altra porzione della stessa città. Il "cittadino estivo" continua a sentirsi un residente con condizione temporanea di villeggiante e non un turista con le sue necessità. La città persegue quindi in "un turismo modesto, che non si è evoluto rispetto al momento storico e alle condizioni che lo hanno visto insediarsi"¹⁶. Questo è il meccanismo che permette alla città di sopravvivere e per cui non è chiamata a rispondere a certi requisiti di decoro o qualità urbana. La presenza degli stessi immobili che garantiscono una certa vitalità durante alcuni periodi dell'anno è generatrice di "[...] quello stesso habitat senza qualità né servizi che, precocemente degradato, allontana le nuove generazioni che non intendono sottostare a tale condanna regressiva"¹⁷. E qui "si innesca un meccanismo circolare in cui lo stato in cui versano questi luoghi favorisce la riproduzione di quel senso di indifferenza nei confronti dello spazio, delle regole e del senso collettivo che sta all'origine del loro stesso degrado"¹⁸. Questi aspetti vanno in totale contraddizione con le possibilità di sviluppo di questo territorio dato che le uniche due vie di sussistenza economica sono in crisi: l'agricoltura,



La rete di strade perpendicolari al mare rivelano la loro insufficienza. Ridotte al minimo, non lasciano spazio per i marciapiedi, privando la città di questo spazio pubblico minimo ed essenziale.

in recesso da molti anni, e il turismo, le cui possibilità non trovano riscontro in azioni concrete.

Più in generale, il problema delle fasce costiere progressivamente antropizzate in assenza di una rigida regolamentazione, se oggi rappresentano realtà problematiche, dall'altro lato sono anche una fetta importante delle possibilità di sviluppo economico per vari territori dato che il potenziale che avrebbero le Regioni del Mezzogiorno per potenziare il loro settore turistico passa proprio da questo patrimonio costruito che, se pur di bassa qualità, è ancora utilizzabile.

Predisposto il quadro delle dinamiche di sviluppo e delle condizioni presenti, queste si offrono come condizioni imprescindibili per superare la consuetudine per cui le città abusive non sono mai state considerate degne di un progetto specifico, ma, al contrario, "come una forma degenerata da cancellare o della quale non ci si doveva occupare, nella speranza che lentamente si trasformasse fino ad assomigliare alla città moderna"¹⁹. Dopo averle riconosciuto delle specificità ed averla elevata a oggetto di studio viene sovvertita la prospettiva "in favore di un'ottica secondo la quale gran parte degli elementi di possibilità a partire dai quali organizzare una trasformazione migliorativa già risiedono - latenti - nella loro condizione presente e sono pertanto i materiali con cui il progetto dovrà imparare a reagire. Ogni tentativo di ipotesi sul futuro di questi luoghi dovrà porsi innanzitutto come tentativo di riavviare un dialogo tra lo spazio e la società che lo abita, di ricostruire le condizioni fisiche perché questo dialogo possa nuovamente darsi dopo il rifiuto di una qualsiasi prospettiva condivisa e il ricorso sistematico all'iniziativa privata, nello spazio lasciato vuoto dalle politiche pubbliche"²⁰.

¹⁹ B. Secchi, *La città europea contemporanea e il suo progetto*, in "New territories. Situations, projects, scenarios for the European city and its territory", Officina, Roma 2004, pp. 287-310.

²⁰ E. Rama, *A vision beyond planning*, in: *Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione*.

¹⁶ D. Pagliarini (2008).

¹⁷ F. Zanfi (2008).

¹⁸ ibidem

1955



Pagina a fronte: l'edificato nel 1955
Fonte: Pluchino, 2017
Sopra: Lo stato di fatto di Scoglitti nel 1955
Fonte: IGM - Istituto Geografico Militare. Aerofoto F. 275/ FG. 7375 (Str. 46), 1955. tratto da Pluchino, 2017

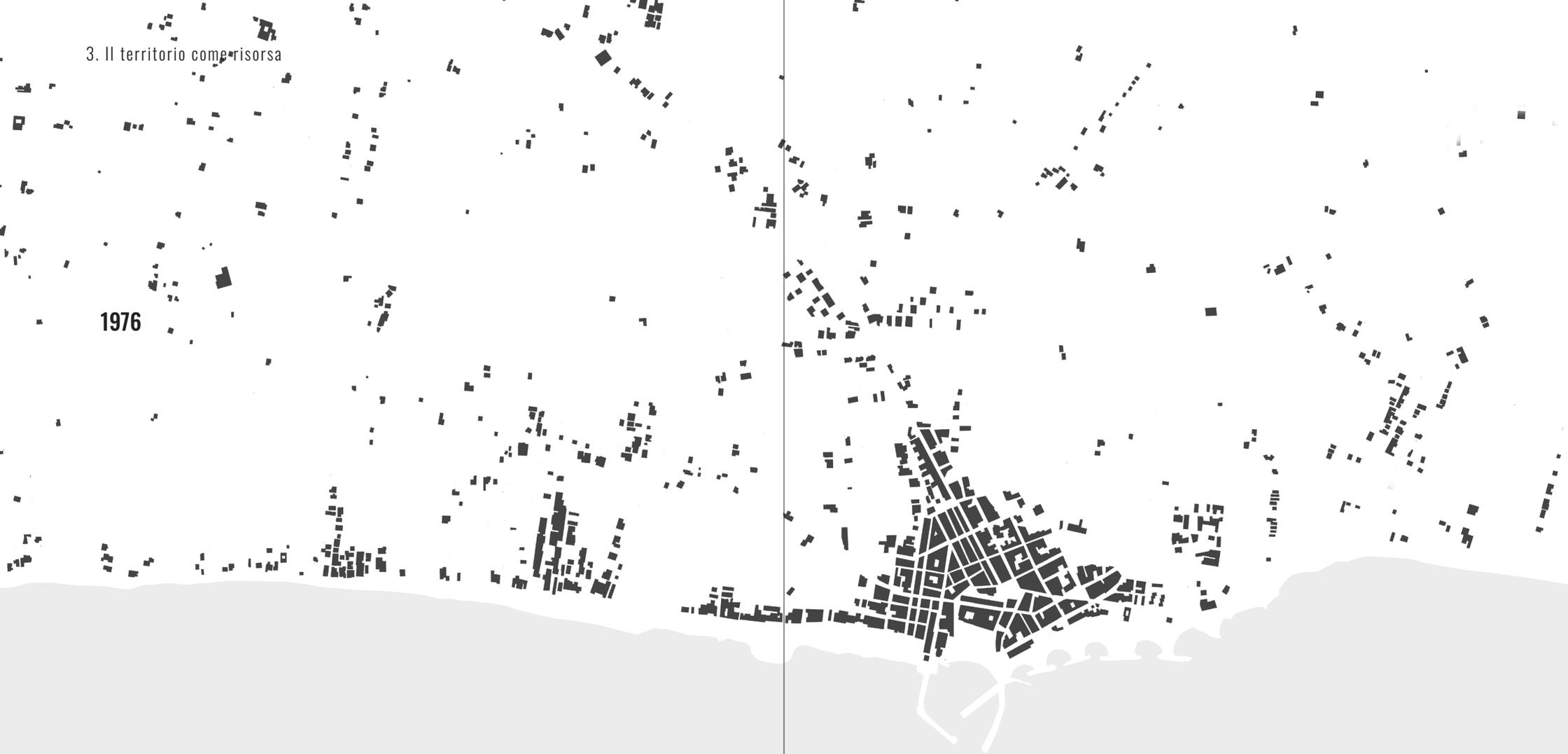
1966



Pagina a fronte: l'edificato nel 1966
Fonte: Pluchino, 2017
Sopra: Lo stato di fatto di Scoglitti nel 1966
Fonte: IGM - Istituto Geografico Militare. Aerofoto
F. 275/ FG. 389 (Str. XXII), 1966. tratto da Pluchino,
2017

3. Il territorio comparsa

1976



Fonte: Pluchino,
2017

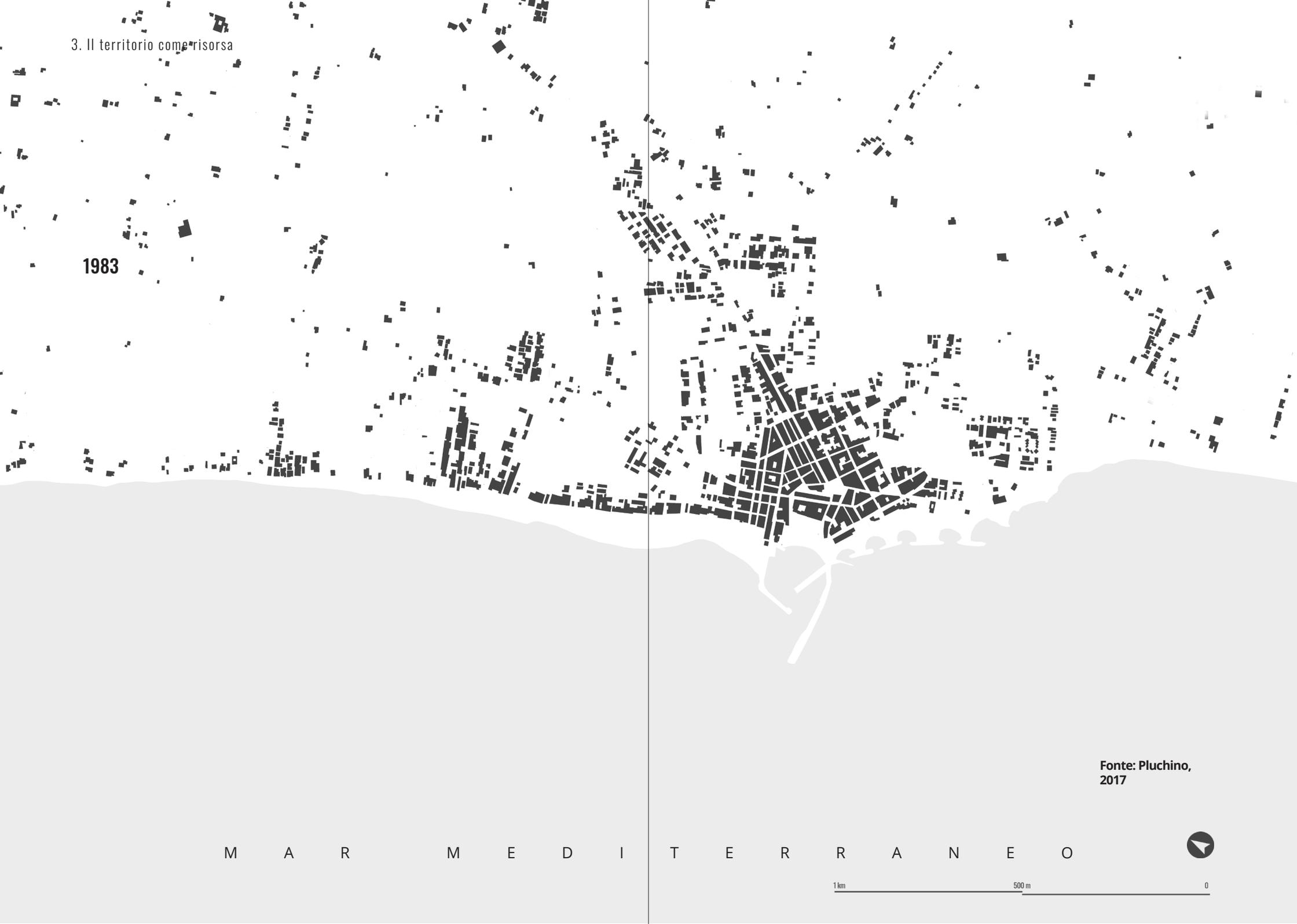
M A R M E D I T E R R A N E O

1 km 500 m 0



3. Il territorio come risorsa

1983



Fonte: Pluchino,
2017

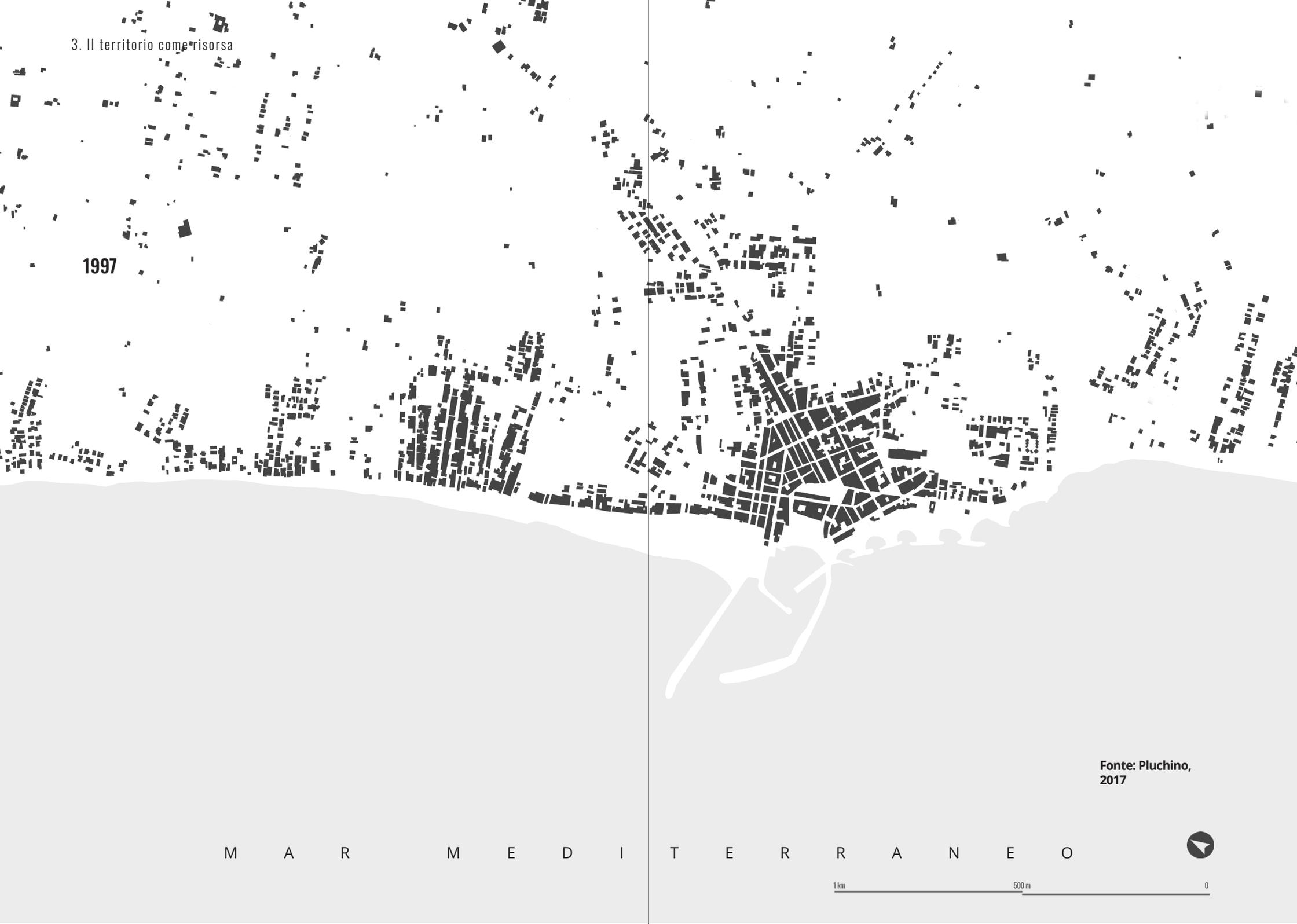
M A R M E D I T E R R A N E O

1 km 500 m 0



3. Il territorio come risorsa

1997



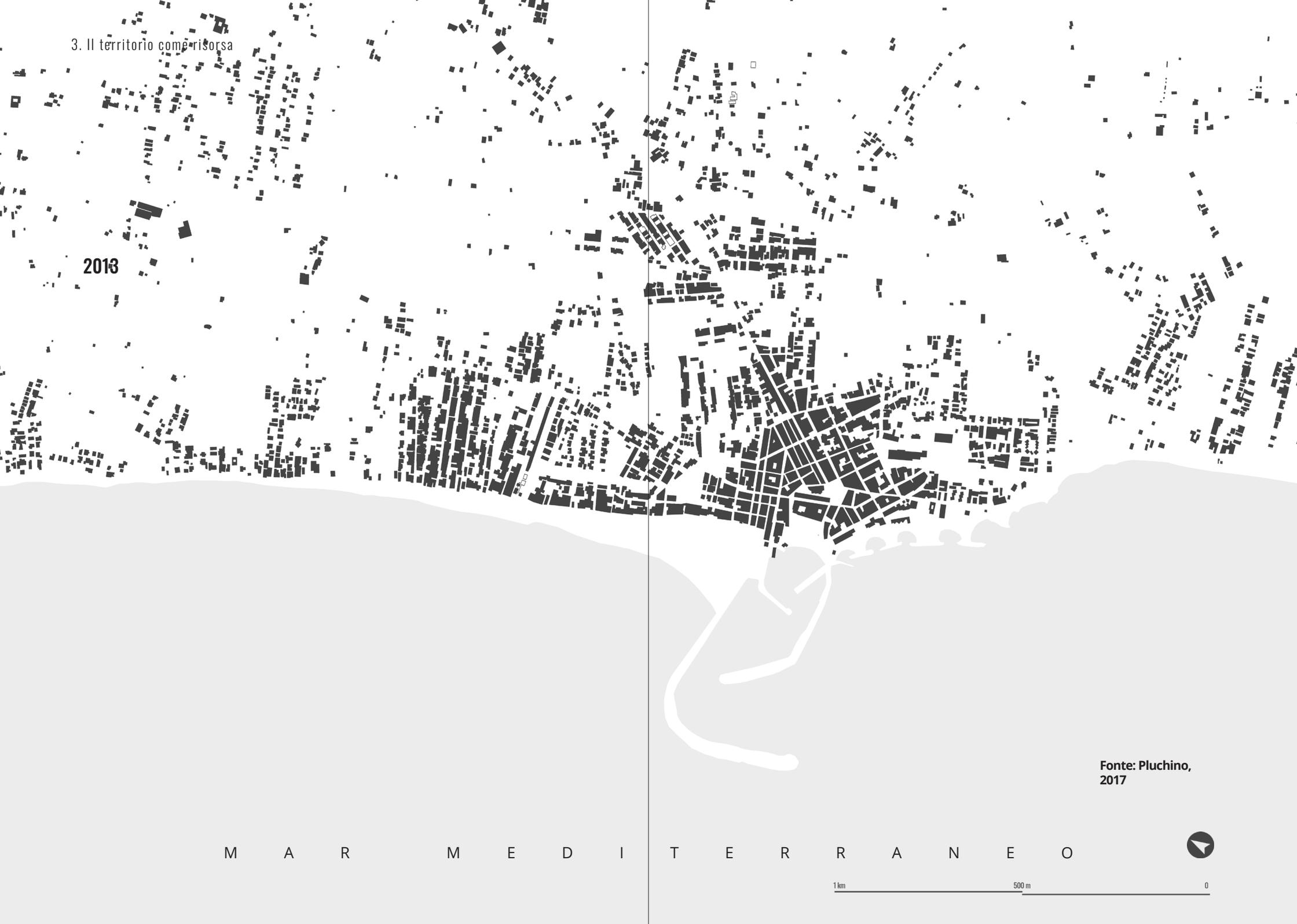
Fonte: Pluchino,
2017

M A R M E D I T E R R A N E O



3. Il territorio come risorsa

2013



Fonte: Pluchino,
2017

M A R M E D I T E R R A N E O



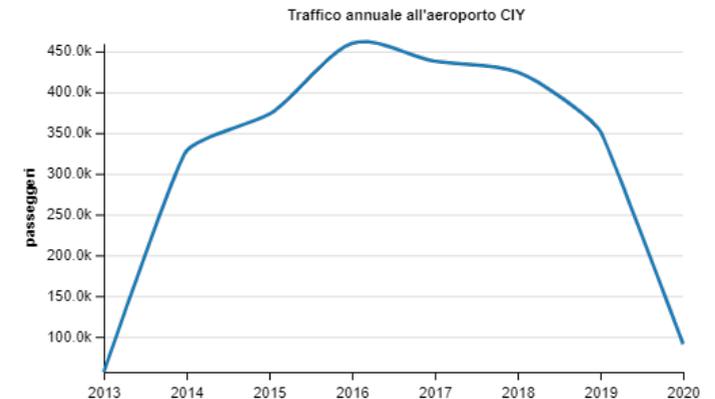
3.5 I PROGETTI PUBBLICI

Di seguito verranno descritti due casi, uno positivo e l'altro negativo, di grandi opere realizzate negli ultimi anni nel territorio provinciale, eletti per rappresentare con pochi e sommarî tratti la direzione su cui vengono incanalati gli investimenti pubblici ed osservarne i relativi effetti. Successivamente si tornerà alla scala cittadina del caso studio in esame per intercettare la direzione intrapresa dalla politica urbanistica a livello locale.

La trasformazione dell'ex Base Nato nel territorio di Comiso (RG) in aeroporto civile-commerciale aveva creato aspettative importanti per l'incremento del turismo in tutta la provincia di Ragusa; da subito venne vista come un'opera infrastrutturale in grado di trainare l'economia del territorio di cui, come detto, il turismo potrebbe potenzialmente essere il settore trainante. Ma nonostante gli auspici secondo cui il nuovo scalo aeroportuale avrebbe raggiunto in breve tempo "il milione di passeggeri", i numeri dicono che dopo un normale, probabilmente fisiologico, aumento di passeggeri con picco nel 2016, si è rilevato un calo repentino dei voli, sicuramente dovuto all'assenza di un adeguato supporto logistico, infrastrutturale e di servizi (interni ed esterni allo scalo), nonché di promozione e pubblicità del territorio rivolto ai turisti italiani ed europei. Certamente il drastico calo registrato nel 2020 è condizionato dallo scoppio della pandemia Covid-19, ma la tendenza decrescente inizia prima.

Tutt'altro esito ha avuto l'investimento da 70.000.000 € sul porto di Marina di Ragusa, la più grande infrastruttura portuale da diporto dell'isola, inaugurato nel 2009 e distante una ventina di chilometri da Scoglitti. Se il porto di Marina di Ragusa ha funzionato per rinnovare l'immagine della città e del settore turistico, non è possibile dire lo stesso per l'aeroporto. Mentre il caso del porto ha segnato la fine, e al tempo stesso l'inizio di un processo sulla città iniziato cinquant'anni prima con uno scopo ben preciso - ridisegnare il ruolo della città con vocazione turistica - nel secondo caso ci si è limitati a promuovere un esorbitante investimento a valle di un progetto di area vasta inesistente. I benefici, in questo

Il grafico riporta il numero di passeggeri in transito per l'aeroporto di Comiso "Pio La Torre".
Fonte: Assaeroporti



caso, sono stati notevoli perché il settore immobiliare ha acquistato vitalità e i turisti hanno cominciato ad affluire di pari passo con il miglioramento di servizi e infrastrutture, realizzati per migliorare la qualità urbana e ambientale. Questo ha portato la città di Marina di Ragusa ad ottenere nel 2006 la sua prima Bandiera Blu, un riconoscimento "assegnato alle località turistiche balneari che rispettano criteri relativi alla gestione sostenibile del territorio, il cui obiettivo principale del programma è indirizzare la politica di gestione locale di numerose località rivierasche, verso un processo di sostenibilità ambientale"²¹. Il prestigioso riconoscimento, nel 2021, è condiviso con soli altri sette comuni siciliani. Il riferimento con la vicina città ragusana vuole essere una dimostrazione delle potenzialità implicite del territorio, perché a parità di condizioni storiche, economiche, geografiche e ovviamente climatiche gli esiti sono stati molto diversi.

A dispetto delle tendenze urbanistiche più innovative legate a interventi dall'approccio *bottom-up* e di sostenibilità economica o la promozione del *tactical urbanism* attraverso progetti pilota e sperimentazioni, è stato avviato nel marzo 2021 il progetto di risistemazione del lungomare di Scoglitti nel suo primo tratto. Il progetto

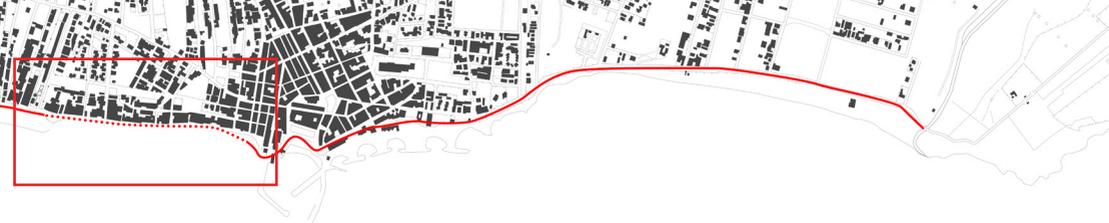
²¹ <http://www.bandierablu.org/common/index.asp> [Consultato il giorno 8 giugno 2021].



lungomare
tratto in progetto

interessa una parte lunga poco più di 500 metri che costeggia la spiaggia nel suo tratto più largo, andando da una larghezza di ben 250 metri fino decrescere progressivamente a 50 metri circa. Il tratto in progetto interessa il tratto immediatamente fuori dal centro storico ed è promosso per riorganizzare la mobilità del lungomare in uno dei suoi tratti più affollati. Promosso per favorire e mettere in sicurezza la mobilità dolce e la pratica sportiva è un intervento che sembra voler offrire una nuova immagine alla città per renderla più attrattiva perché non è riconoscibile un'idea di mobilità o una strategia d'azione che vada oltre i 500 metri del progetto. Osservando criticamente il progetto e conoscendo il contesto, è possibile affermare che il progetto serve a separare la mobilità dolce da quella veicolare promuovendo un ampliamento della sede stradale ma che non decongestiona il lungomare dai veicoli. Di fatto il progetto interessa un tratto esiguo dove la spiaggia ha un'ampiezza tale da poter essere occupata senza incidere negativamente sulla balneazione. Oltrepassati i 500 metri la spiaggia si restringe fino a sparire per lasciare il posto alla scogliera. La teoria secondo cui è sufficiente costruire più strade per decongestionare il traffico ha già dimostrato la sua inconsistenza con i progetti statunitensi di Robert Moses degli anni cinquanta.

Il costo del progetto è stimato in 2.600.000 € e, date le condizioni di incapacità economica e la mole di problemi che affligge il comune, sembrerebbe più immediato pensare ad una soluzione più modesta, più rapida e meno onerosa visto che il mondo dell'urbanismo offre esperienze interessanti da cui poter trarre ispirazione. La condizione di commissariamento del Comune di Vittoria, la cui amministrazione venne sciolta per mafia nel 2018, non consente neppure di parlare di propaganda politica dato che la gestione della cosa pubblica è responsabilità di un commissario. In conclusione, sembra mancare un'idea di città, una visione su essa. L'investimento si preoccupa di interve-

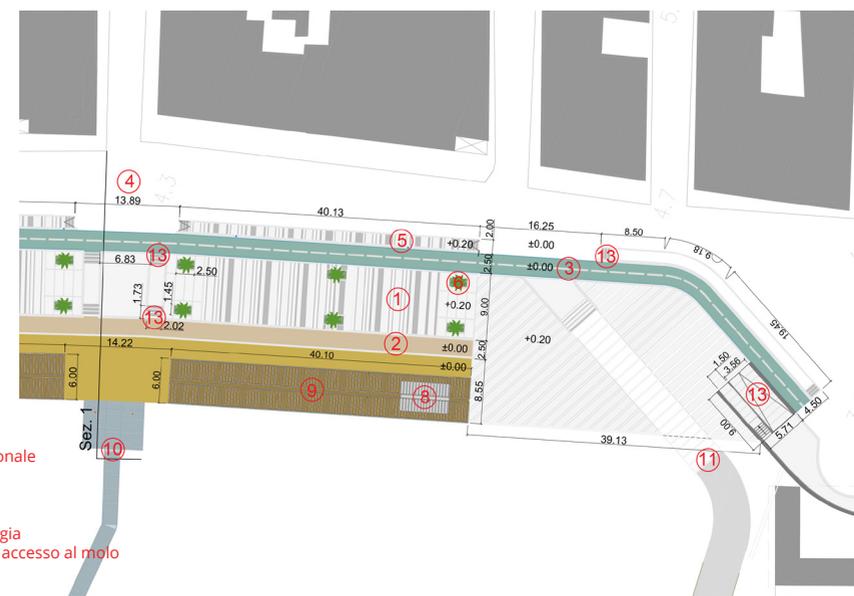


1 km 500 m 0

Progetto
"Riqualificazione
Riviera Lanterna",
tratto iniziale.
Fonte: Città di
Vittoria



500 m 0



LEGENDA

1. Area pedonale
2. Pista dedicata al jogging
3. Pista ciclabile
4. Asse viario lungomare
5. Marciapiede
6. Aiuola verde su area pedonale
7. Faro
8. Chioschi/servizi
9. Struttura ombra solare
10. Passerella accesso spiaggia
11. Percorso previsionale di accesso al molo
12. Lidi attrezzati
13. Rampa per disabili

nire su 1/20 dell'estensione dell'asse strategico più importante ma subito prima e subito dopo continueranno a convivere veicoli in sosta, veicoli in percorrenza, bici e ciclomotori ammessi alla circolazione nei due sensi di marcia, pedoni e corridori su una carreggiata la cui larghezza varia dai 6 ai 9 metri e in cui per metà della sua lunghezza è presente solo un marciapiede lungo un lato. Resta praticabile la possibilità di riformare la viabilità senza ricorrere a grandi opere, ridefinendo accessi, permessi di circolazione e sensi di percorrenza.

Ad una città attaccata da problemi più profondi e oggettivamente più scomodi da trattare si opera attraverso un'operazione di *restyling* che lascia sicuramente alcune perplessità. Interventi come "il potenziamento e adeguamento del depuratore di Vittoria e il completamento della rete fognaria di Scoglitti"²² sono temi di cui l'opinione pubblica e la "piazza" non parlano molto.

Proseguendo il discorso per comparazione e ribadendo l'importanza che ricopre avere una visione della città, il progetto di Marina di Ragusa per la realizzazione della pista ciclabile - con annessa corsia per la pratica sportiva, per il passeggio, miglioramento del decoro e arredo urbano e dunque perfettamente confrontabile con il progetto scoglittese, si estenderà per 2,4 chilometri collegando una piazza della città (Piazza Malta) con la spiaggia della riserva "Foce dell'Irminio". Il progetto, approvato a marzo 2020 costerà 764.122,57 €. Questo progetto si aggiungerà alla pista ciclabile di ponente, realizzata per connettere un'altra piazza (Piazza dello Scalo Trapanese) con la frazione di Casuzze (un piccolo ma denso agglomerato urbano che marca la fine della città); si estende per 2 km ed è realizzata sottraendo una corsia alla circolazione veicolare tramite separazione con cordoli. Realizzata in accordo con le teorie di sostegno alla mobilità dolce a discapito di quella veicolare e sostenibilità economica, data la spesa minima necessaria che comprende asfalto colorato e cordoli. La città di Marina di Ragusa ha certamente un tessuto viario più

²² Quotidiano di Sicilia, 2021. *Scoglitti, passi avanti per reti fognarie e depurazione*. [On-line] Disponibile in: https://qds.it/scoglitti-passi-avanti-reti-fognarie-e-depurazione/?refresh_ce, [Consultato il giorno 8 maggio 2021].

completo e ordinato che permette all'amministrazione di realizzare scelte più libere, però la distanza tra i due approcci che certamente condividono gli stessi obiettivi e hanno una disponibilità di risorse paragonabile non appare giustificabile.

3.6 OSSERVAZIONI

Una economia orientata allo sviluppo di un'agricoltura di tipo solamente intensivo e principalmente mono colturale (si stima che il 64% della produzione totale sia riservata al pomodoro) è un sistema fragile che deve fare i conti con l'imprevedibilità del clima o di patologie agricole virali, oltre ad essere strutturalmente obsoleta per competere con i sistemi più organizzati del bacino del Mediterraneo. Per far fronte alle crisi e proporre metodi di compensazione sono necessarie alternative, paradossalmente offerte dallo stesso sistema economico in crisi. L'insieme di strutture agricole abbandonate o in dismissione offre spunti tra i più vari, che vanno dal ripensamento dell'agricoltura classicamente intesa verso sistemi agricoli più innovativi orientati magari verso l'agricoltura integrata o la produzione biologica, la riconversione delle strutture agricole nella prospettiva di una possibile convivenza tra residenza e produzione, agricoltura e turismo oppure alla semplice liberazione del suolo, azione rivoluzionaria di restituzione all'ambiente di una superficie che le appartiene per avviare processi di ripristino ambientale.

Partendo dall'assunto che la realtà odierna è profondamente diversa da quella in cui i suddetti sistemi produttivi e abitativi sono nati e si sono sviluppati è vitale sovvertire la visione mono funzionale per compartimenti stagni di tali sistemi per passare ad una in cui l'interrelazione e lo scambio di risorse di ambiti considerati autonomi possano essere uniti, intersecati, sovrapposti permettendo all'agricoltura sotto serra di convivere con la funzione residenziale o turistica. In tale prospettiva si indaga la possibilità di attivare dei sistemi integrati che siano in grado di coinvolgere ogni aspetto della vita del territorio e che, collaborando sinergicamente, puntino al miglioramento del benessere, della socialità e della sostenibilità.

Non sorprende affatto che la realtà agricola nazionale trovi linfa vitale in attività definite “non tradizionali (quali agriturismo, attività ricreative, produzione di energie rinnovabili, ecc.)”²³ ma anche turismo enogastronomico e istruzione, che, in primo luogo, soddisfano una richiesta della società urbana di sviluppo rurale e poi rispondono alle richieste di mercato dei suoi consumatori.

Il settore potenzialmente più forte è sicuramente il turismo, ambizione non solamente di questo contesto ma di tutte le città costiere. Un contesto che non dispone di valori artistici o culturali oggettivamente riconosciuti, deve necessariamente puntare ad offrire un discreto/alto livello di qualità urbana per poter attivare processi virtuosi di fruizione dei beni naturali disponibili. Ma “il perseguimento degli obiettivi di qualità urbana è giocato dai valori e dalle visioni di sviluppo delle comunità locali; valori e visioni che cambiano in ragione della consapevolezza e della conoscenza delle dinamiche, prospettive, opzioni, alternative; valori e visioni che, per mettere in atto processi di cambiamento, devono essere condivisi, ossia determinati dalle popolazioni interessate”²⁴. Da qui, il ruolo indispensabile dei cittadini, rappresentanti della volontà collettiva che deve essere forte, radicata, necessaria per attivare il cambiamento.

Le sperimentazioni sulla città hanno assunto, oggi, dei connotati specifici che è possibile riconoscere. A fronte di una generale esiguità di risorse è andata affermandosi una strategia fatta di piccoli progetti sperimentali volti a sondare la capacità migliorativa dell'intervento prima di procedere con opere più grandi tipiche del millennio scorso. In una felice espressione anglosassone, il *learning by doing*, teoria educativa risalente alla prima metà del novecento, è stata applicata anche in ambito urbano dimostrando la capacità di poter calibrare, correggere, rinunciare, accertarsi delle potenzialità di un intervento urbano passo dopo passo. La complessità sempre

²³ Istat, 2011.

²⁴ V. M. Pavan, *I requisiti di qualità ambientale nel progetto urbano*, Università degli studi di Cagliari, facoltà di architettura, tesi di dottorato, Cagliari 2008 [On-line] disponibile in: https://iris.unica.it/retrieve/handle/11584/266028/344427/pavan_valentina_maria.pdf [Consultato il 6 giugno 2021].

crescente della realtà in cui si agisce non permette di generalizzare rispetto agli interventi possibili, che a loro volta non possono prescindere dalla risposta sociale. Ecco allora che si è affermata come imprescindibile la sensibilizzazione dei cittadini verso la partecipazione a ciò che vengono chiamati progetti pilota, ovvero micro-interventi sul tessuto urbano frutto innanzitutto di un dialogo e poi di un accordo con gli enti locali. La partecipazione a cui si fa riferimento è intesa, innanzitutto, come presa di coscienza da parte dei cittadini, successivamente come partecipazione in termini di idee generate dai problemi e dalle esigenze degli stessi e, solo in ultima battuta, come supporto fisico alla realizzazione di un progetto. L'altro grande attore del processo è l'ente pubblico locale a cui sono state via via assegnate maggiori responsabilità circa la promozione e la conduzione degli interventi urbani, la cui presa di potere ha diffusamente assunto il nome inglese di *empowerment*.

Il ragionamento ha portato ad elaborare alcuni suggerimenti per provare a migliorare la villeggiatura estiva e provare a porre le basi per attivare in direzione turistica le dinamiche del territorio. Sicuramente è necessario agire su due fronti paralleli ma contigui ovvero investimenti pubblici sulle infrastrutture, sul decoro urbano e sulla gestione del territorio che dovrebbero infondere fiducia al privato per investire sui servizi.

L'intervento sulla città pubblica potrebbe passare dal miglioramento delle strutture collettive come ad esempio:

- riordino del sistema viario e separazione dei flussi carrabili;
- valorizzazione del lungomare per il ruolo strategico che ricopre nella vita associativa in estate e fuori stagione;
- concessioni d'uso in lotti edificabili interstiziali per attività di campeggio (es: camper) che garantirebbero una rendita temporanea al proprietario e risponderebbero alla domanda di questa piccola fetta di turisti diversificando l'offerta;
- ridefinire il ruolo del porto in quanto infrastruttura chiave per il turismo nautico e le attività di

3. Il territorio come risorsa

- pesca;
- recupero della Riserva Naturale del Pino d'Aleppo come elemento naturale di pregio;
- progettazione del nuovo Parco di Cammarana, previsto nel PRG, per creare un centro dello svago e dello sport connesso alla natura e al mare
- creazione di un *brand* unico del territorio che crei sistema per oltrepassare più facilmente i limiti locali.

Sul fronte privato gli incentivi potrebbero porsi sul miglioramento dei servizi per la fruizione del mare che garantirebbero redditività all'investitore, con margini superiori se supportati dalle azioni di cui sopra. Questi potrebbero essere:

- miglioramento delle strutture alberghiere esistenti;
- incentivare l'aumento di strutture extra alberghiere;
- incentivare l'offerta dei servizi in spiaggia (da realizzare con coordinamento pubblico per imporre quote massime di strutture private);
- incentivare la realizzazione di nuove strutture legate all'intrattenimento, anche notturno;
- promozione di eventi soprattutto nei periodi di bassa stagione in modo da compensare il basso afflusso di visitatori²⁵.

Alcuni di questi punti sono già presenti all'interno degli strumenti di pianificazione, ma com'è noto agli addetti, pianificazione e attuazione del PRG sono elementi spesso separati che si incontrano con grande difficoltà. La presente ricerca vuole proprio compensare questa distanza tra proposte e progetti dopo un attento studio delle difficoltà del territorio e dell'applicabilità delle proposte.

La situazione regala un quadro difficile ma con alcuni elementi da cui partire. Sarà la necessità del territorio e la volontà delle nuove generazioni a fornire il colpo di reni per iniziare a pensare qualcosa di diverso e strutturato per riattivare un tessuto economico e sociale a cui il

²⁵ G. Pluchino, 2017.

turismo potrebbe dare un forte impulso. Il turismo balneare, logica aspirazione di una città costiera, potrebbe assumere nuovi connotati se legato al settore primario. Il consumatore odierno richiede un prodotto il cui gusto non è sempre messo in primo piano ma soddisfare aspettative "di un cibo buono, pulito e giusto"²⁶ e preferibilmente rispettare i canoni della filiera corta affinché il prodotto possa ricevere l'etichetta di qualità del km 0. "Il turismo enogastronomico sta diventando una componente sempre più importante del settore della mobilità ricreativa. Esso richiede immagini territoriali appetibili, rassicuranti, positive: i bei paesaggi agricoli si caricano di significati e di connotazioni positive legate alla opposizione con le aree sovraffollate e caotiche delle città, alla genuinità del cibo, alla esigenza di un'alimentazione naturale e corretta, al senso di ricreazione e di vacanza che dà l'immersione negli scenari territoriali extraurbani"²⁷. Ma un cibo giusto lo si ottiene solo attraverso il riconoscimento del lavoro nelle campagne svolto da braccianti agricoli locali ed extracomunitari, un riconoscimento che deve essere tanto economico quanto sociale. La campagna rappresenta infatti anche l'opportunità per riunire cittadini locali e stranieri immaginando un virtuoso processo d'integrazione sociale per rinsaldare un tessuto sociale frammentato e debole. Quest'ultimo passaggio genererebbe un ecosistema sociale di qualità che, unito alla fertilità dei suoli e alla clemenza del clima potrebbe generare prodotti di altissimo livello capaci di far leva sulle politiche europee di riconoscimento delle tipicità geografiche (D.O.P. e I.G.P.), come per altro è avvenuto con il riconoscimento I.G.P. del Pomodoro di Pachino (SR).

Aldilà delle possibilità offerte dal turismo nelle sue diverse declinazioni vi è una seconda riflessione che merita di essere fatta rispetto alla temporalità d'uso della città. Innanzitutto, parlare di turismo sottintende anche l'ampliamento di una stagione turistica che, date le condizioni climatiche specifiche in cui si registrano temperature medie annue comprese tra i 17 e i 18 °C, oltre

²⁶ D. Papotti, 2015.

²⁷ ibidem



Vista del nuovo molo del porto di Scoglitti, costruito nel 2006.

300 giorni di soleggiamento annuo e una piovosità media annua pari a meno della metà di quella nazionale, potrebbe andare dai mesi di aprile ad ottobre. Risulta a questo punto interessante indagare nuovi modi, permanenti o semi permanenti, di abitare queste città che paradossalmente sono temporanee da un punto di vista dell'uso ma estremamente permanenti nel loro modo di occupare il suolo, per favorire processi di ripopolamento e destagionalizzazione turistica ed intraprendere progetti di rigenerazione per recuperare il contatto con il territorio.

Il tema di abitare in modo temporaneo luoghi marginali è emerso spontaneamente durante il periodo della pandemia durante il quale, grazie alla modalità di *smart-working*, è stato possibile sperimentare i benefici di lavorare da luoghi remoti e avulsi dai consueti scenari metropolitani. All'inizio visto come necessità, il lavoro a distanza si è presto trasformato in una valida alternativa che ha permesso di ripensare, e quindi rilocalizzare, i tradizionali luoghi di lavoro, a patto di disporre di una efficiente connessione alla rete. Ecco che non solo lo spazio interno di lavoro ma anche quello esterno, l'habitat in cui si inserisce, ha aperto le porte a luoghi prima ignorati, aprendo nuove possibilità a queste città periferiche.

4 POLITICHE E STRUMENTI DI RIGENERAZIONE URBANA



Rifiutando a prescindere le due posizioni estremiste di “totale conservazione” e “demolizione incondizionata” del patrimonio abusivo, per combattere i mali che affliggono la città e il territorio circostante si intende puntare tutto proprio sulla rigenerazione urbana e iniziare a connettere le sperimentazioni sui sistemi insediativi e le più recenti forme di pianificazione e programmazione urbanistica a politiche pubbliche che puntino su nuovi modi di abitare lo spazio antropizzato, che incoraggino la costituzione di organismi associativi e di protagonismo sociale più rispondenti alle necessità, individuali o di gruppo, di fruizione di tutto quello che la città ha da offrire. Dopo la stagione di programmazione urbana è arrivata l'ora di programmare la vita urbana.

Questo implica indubbiamente una maggiore complessità del progetto in quanto sottintende l'imbocco di vie progettuali nuove e articolate che siano ritenute valide e al tempo stesso rispondenti alle esigenze manifestate dai cittadini e dagli organismi che si occupano di delineare le linee strategiche generali sulle politiche urbane.

È inoltre fondamentale, data la consuetudinaria scarsità di fondi e la difficoltà tecnica nell'elaborazione dei piani, indagare i meccanismi dei programmi europei e nazionali per ottenere aiuti economici e professionali in modo da adeguare le politiche locali alle richieste comunitarie. Molti dei programmi, metodi, fondi, iniziative, obiettivi, strategie, sperimentazioni promosse o realizzate dall'Unione Europea sono infatti applicabili a questo contesto in virtù della realtà di elevato disagio e marginalità che gli è riconosciuta.

**Area libera
interstiziale tra due
“villaggi” a ridosso
del lungomare.**

4.1 L'IDEA DI CITTÀ

Visto che negli ultimi decenni le politiche economiche hanno avuto un ruolo predominante sugli aspetti sociali delle città, la difficoltà maggiore è cambiare il punto di vista per riportare in primo piano i temi legati alla coesione sociale, che hanno dimostrato essere determinante per mantenere alta la competitività dei territori

La crisi dovuta al Covid-19 ha posto sotto i riflettori le città che sono state messe a dura prova dimostrando, con le loro fragilità, il ruolo chiave che hanno sulla nostra vita quotidiana, sulla nostra salute. Le città hanno dimostrato che la loro capacità di risposta è strettamente dipendente dal modo in cui sono cresciute, si sono sviluppate, si sono formate; di come la forma della città condizioni le nostre vite. Questo ha messo la disciplina pianificatoria sotto gli occhi di tutti, tecnici e non. Nel dibattito quotidiano, i discorsi sulla città sono diventati temi comuni e come ogni tema ampiamente discusso si è diffuso un linguaggio specifico. Ecco che nelle valutazioni delle sue qualità, "Resilienza" è stato l'aggettivo più usato. Resilienza è un sostantivo importato da altri ambiti scientifici dove nella tecnologia dei materiali caratterizza la "capacità di un materiale di assorbire un urto senza rompersi"¹, mentre in psicologia è "la capacità di reagire di fronte a traumi, difficoltà"². In termini urbani, la resilienza può essere definita come la capacità di adattamento e la predisposizione alla trasformazione in reazione ad eventi traumatici, la capacità di elaborare risposte sociali, economiche e ambientali per resistere alle pressioni naturali e antropiche.

Proprio questa capacità di reagire e adattarsi sono qualità a cui la città del XXI secolo non può sottrarsi e che la Commissione Europea ha supportato con l'adozione della "Politica di coesione 2014-2020" in cui si punta su strategie integrate per potenziare l'aspetto di resilienza attraverso un approccio sostenibile, da perseguire nei principi di solidarietà e coesione sociale, elementi di cui i contesti marginali e/o abusivi sono spesso carenti. "Per

¹ Oxford Language.com

² Treccani.it

coesione sociale si deve intendere la riconoscibilità di una collettività nei suoi valori urbani e sociali, nella qualità dei luoghi della vita e di lavoro, ossia nella disponibilità di servizi personali e reali (opere di urbanizzazione) ovvero in tutto quel sistema di interventi a rete che concorrono in modo determinante a costituire o ricostituire un tessuto sociale che di questi elementi è carente, al fine di garantire il recupero delle identità locali che si riconoscono in quei valori urbani"³.

Verrà quindi affrontato il tema di intervento sulla città partendo da due punti di vista: il primo punta a mettere in evidenza il grado di innovazione che apportano i programmi di rigenerazione urbana in termini di visione e obiettivi; il secondo affronterà il tema della natura duale dei programmi di rigenerazione, capaci di essere contemporaneamente strumenti strategici e di pianificazione.

4.2 LA VISIONE EUROPEA

In virtù dei problemi affrontati e per ridurre i danni di un'epidemia futura che pare probabile, il dibattito sulla città è ritornato ad essere dinamico e partecipato uscendo dalla cerchia degli addetti ai lavori e suscitando un interesse generale da parte degli organismi politici e culturali sovranazionali.

Il ripensamento della città europea era già cominciato con l'acuirsi della crisi climatica, ma la pandemia da Covid-19 ne ha bruscamente accelerato il processo. La Commissione Europea ha lanciato un piano di sviluppo denominato *Next Generation EU*, un piano da 750 miliardi, con l'obiettivo di ridisegnare l'Europa dei prossimi trent'anni per vincere le sfide poste al 2050, di cui la principale è la neutralità climatica. Un nuovo modo di immaginare una vita per le nostre città parte proprio da qui ed è spinto da caratteri culturali e sociali non indifferenti, oltre che economici e di sostenibilità.

Il ridisegno della città europea passa anche da una rivalutazione della sua valenza socioculturale per decenni poco considerata. Da qualche tempo a questa parte la

³ P. Urbani, *Urbanistica solidale. Alla ricerca della giustizia perequativa tra proprietà e interessi pubblici*, Bollati Boringhieri, Torino 2011.

tendenza è cambiata perché a fronte di una realtà sempre più complessa le teorie e le pratiche consuetudinarie hanno dimostrato i loro limiti.

Su questa linea di pensiero si inseriscono le parole della presidentessa della Commissione Europea Ursula Von der Leyen che ha lanciato il *New European Bauhaus*, ovvero “un’iniziativa creativa e interdisciplinare che riunisce uno spazio di incontro per progettare futuri modi di vivere, situato al crocevia tra arte, cultura, inclusione sociale, scienza e tecnologia. Porta il *Green Deal* nei nostri luoghi di vita e richiede uno sforzo collettivo per immaginare e costruire un futuro sostenibile, inclusivo e bello per il cuore e per la mente”⁴. Il termine “bello” si veste di significati nuovi e fino ad ora inconsueti, con riferimento a spazi inclusivi e accessibili, soluzioni sostenibili volte a creare un dialogo tra l’ambiente edificato e gli ecosistemi del pianeta, facendosi veicolo di esperienze capaci di arricchire e rispondere a necessità che superino la dimensione estetica, ispirate alla creatività, all’arte e alla cultura. Significa apprezzare la diversità come un’opportunità⁵. Il nuovo *Bauhaus* vuole essere, come nel secolo scorso, una nuova scuola per pensare la città del futuro in modo estremamente trasversale, in cui il progetto ambientale, culturale ed economico punti ad unire design, sostenibilità e accessibilità tramite la coesione di tutte le competenze possibili. L’appello per il nuovo movimento cerca il supporto di “tutte le menti creative quali *designers*, artisti, architetti, scienziati, ingegneri, imprenditori e cittadini”⁶.

Il progetto del nuovo *Bauhaus* è sostanzialmente un laboratorio di idee che si svilupperà in tre fasi: la prima (fino all’estate 2021) è fatta di momenti di analisi e progettazione, in cui si raccoglieranno “buone pratiche” elaborate all’insegna della solidarietà, inclusione e sostenibilità; la seconda (da settembre 2021) metterà in pratica i progetti pilota insieme a momenti di condivisione e

⁴ Commissione europea, *Costruire insieme spazi di vita più belli, sostenibili ed inclusivi*, [On-line] disponibile in: https://europa.eu/new-european-bauhaus/index_it [consultato il 6 giugno 2021].

⁵ ibidem

⁶ ibidem

networking delle buone pratiche; la terza e ultima fase (da gennaio 2023) sarà dedicata a diffondere i risultati, condividere ulteriormente le conoscenze e rafforzare le connessioni costituite. La parte più interessante del sistema proposto è che chiunque, tramite il sito *web*, può partecipare, proponendo, condividendo o sollevando dubbi e questo rende, almeno in teoria, il processo di pianificazione della città estremamente democratico.

La complessità delle realtà urbane, in cui la capacità di controllo dell’uomo sull’ambiente è così alta che svariati interessi pubblici si sovrappongono e si contraddicono, impone una condivisione il più estesa possibile delle politiche e delle buone pratiche di contesti simili e non, che possa servire da guida per le trasformazioni future. Dal punto di vista realizzativo, questa raccolta di esperienze, questo abaco di buone pratiche andrà incontro alle difficoltà che le amministrazioni locali, gli enti preposti a promuovere, progettare, realizzare operazioni specifiche, affrontano quotidianamente riducendo la distanza che spesso esiste tra pianificazione e progettazione di soluzioni che funzionino anche sulla base di dati statistici. Il processo non potrà comunque prescindere da un forte impulso proveniente dal basso, dal tessuto cittadino fatto di professionisti del settore e semplici fruitori, e non solo dalle amministrazioni locali. Sarà inoltre utile capire cosa è stato fatto nel più recente periodo a livello comunitario per accrescere nelle comunità urbane competenze e responsabilità ma anche consapevolezza sui mezzi per l’attuazione di politiche urbane di qualità.

4.3 LA GOVERNANCE LOCALE

Stimolare un processo di crescita delle amministrazioni locali inteso come incremento di potere (*empowerment*) attraverso la consapevolezza della propria capacità decisionale, nonché dei mezzi a disposizione, fa emergere risorse latenti e porta l’Ente ad appropriarsi del proprio potenziale⁷ prendendo il controllo sulle proprie scelte, decisioni e azioni.

La promozione di politiche di *empowerment* locali si è rivelata una strada valida che ha via via assunto sem-

⁷ Oxford Language.com

pre maggior rilevanza grazie all'efficacia dimostrata. Del resto, non è possibile parlare di trasformazioni urbane senza riferirsi ai soggetti pubblici che gestiscono il bene città, che empatizzano, conoscono, interagiscono e vivono essi stessi i problemi e le necessità della collettività. Ad essi si demanda un ruolo primario nella definizione delle strategie e dei progetti da realizzare ma talvolta mancano le professionalità adeguate capaci di rispondere adeguatamente alle iniziative europee. Per molti comuni confrontarsi con la *policy* europea significa conformarsi a un modello di lavoro molto più esigente e complesso in cui la scarsa esperienza non fa che aumentare il divario tra le possibilità offerte e le capacità di partecipare. L'erogazione di fondi UE, infatti, è impiegata anche a supporto della formazione e dell'innovazione delle amministrazioni pubbliche che rappresentano la chiave nella riuscita di un buon progetto. Nonostante sia complesso fare parte del mondo della programmazione europea, rimane imprescindibile la capacità di rimanere saldi su una visione per perseguire il raggiungimento di obiettivo comune, evitando di perdersi in molteplici azioni autoreferenziali⁸.

4.4 I PROGRAMMI EUROPEI

L'Europa, a partire dagli anni Novanta, ha favorito operazioni denominate *place-based* e *site specific*, ovvero rivolte a determinati luoghi e persone, portatori di culture, identità, esigenze, problemi e disagi specifici difficili da generalizzare. Questi interventi dimostrarono presto la loro efficacia per promuovere uno sviluppo urbano sostenibile integrato. Con questa accezione ci si riferisce alle città come ai centri fisici in cui si svolgono le attività umane e le interazioni tra essi. Le città "rappresentano i motori dell'economia europea, in quanto forniscono posti di lavoro e servizi e possono essere considerate catalizzatori di creatività e innovazione in tutto il territorio dell'Unione. Circa il 70 % della popolazione europea risiede in un'area urbana: le città generano più dei due terzi del PIL dell'Unione europea. Al tempo stesso

⁸ Urbanit, *Politiche urbane europee e città. Lo sviluppo urbano sostenibile nella politica di coesione*, Roma 2019.

rappresentano anche i luoghi in cui problemi persistenti quali disoccupazione, segregazione, povertà e pressioni sull'ambiente sono più accentuati⁹. In questa definizione risiede il perché dell'insistenza delle politiche europee in relazione alle aree urbane che, come organismi sempre più complessi, si trova ad affrontare sfide sempre più dure in cui problemi climatici, ambientali, economici, demografici e sociali sono strettamente interconnessi. "Pertanto, uno sviluppo urbano positivo può essere eseguito solo mediante un approccio integrato"¹⁰. Particolare importanza assumono le azioni tese a creare o consolidare il tessuto sociale di una determinata popolazione; migliorarne la coesione sociale significa poter contare su un gruppo solido che si configuri come interlocutore capace e cosciente di confrontarsi con i vari livelli amministrativi, considerando che sono proprio le conoscenze e le competenze locali a rappresentare le potenzialità di crescita. Questo approccio integrato e multidimensionale per la rigenerazione urbana improntato sul potenziamento e sulla responsabilizzazione delle istituzioni locali ha assicurato uno sviluppo della "dimensione urbana e una sua più efficace declinazione operativa verso il protagonismo dei territori, delle collettività e delle istituzioni locali"¹¹.

4.4.1 L'INTEGRAZIONE SOCIALE COME PRESUPPOSTO

Un'altra iniziativa intrapresa dalla Comunità europea è stata il programma *Urban II*, tra i più importanti a livello comunitario in termini di fondi investiti, incentrato a promuovere l'elaborazione e la realizzazione di modelli di sviluppo innovativi che favorissero la rigenerazione economica e sociale delle zone urbane in crisi. Tuttavia, una discriminante per l'accesso agli aiuti era la condizione di preesistenza di coesione sociale nella città, quartiere o comunità interessata. Il programma esigeva "sufficiente massa critica di popolazione e di strutture

⁹ https://ec.europa.eu/regional_policy/it/information/publications/brochures-factsheets/2014/integrated-sustainable-urban-development

¹⁰ ibidem

¹¹ Urbanit, 2019.

di sostegno connesse”¹², oppure “un forte partenariato locale che sappia definire le problematiche, la strategia, le priorità, la ripartizione delle risorse, e possa attuare, sorvegliare e valutare la strategia”¹³. I presupposti del programma portarono all’esclusione a priori dei contesti più degradati e socialmente deboli.

A tal proposito Giovanni Laino, nell’analizzare l’impatto dei programmi *Urban* in Italia intuì che bisognava cambiare i presupposti dato che “l’integrazione e un buon grado di coinvolgimento degli attori locali o dei destinatari va inteso come prodotto (non primo) di processi prolungati di fertilizzazione dello sviluppo locale”¹⁴ e ciò vale a dire che “l’integrazione non può essere assunta come condizione di partenza, come dato del progetto reperito *in loco* su cui costruire progettualità. Non è quindi scontata sempre e ovunque la presenza della comunità locale, specialmente se ricercata in forma di interlocutore strutturato: può essere necessario un paziente e lungo lavoro di costruzione di relazioni che non è contemplato dalle scadenze temporali dei programmi comunitari, ma deve essere una precondizione nella scelta delle aree da sottoporre alla selezione comunitaria”¹⁵.

La tendenza oggi è radicalmente cambiata, tale che la priorità verso le politiche di coesione sociale, benché sancita nel lontano 1986, è diventata assoluta, ricevendo circa un terzo del bilancio comunitario. Se l’importanza delle politiche europee è cresciuta nel tempo, fino alla stesura dell’Agenda Urbana avvenuta nel 2016, la possibilità per le città di aderire ai molteplici programmi promossi rimane dipendente da alcuni fattori.

¹² Commissione delle comunità europee, *Comunicazione della Commissione agli Stati membri*, Bruxelles 2000.

¹³ ibidem

¹⁴ G. Laino, *Il programma Urban in Italia*, in *Un’altra idea di città. I programmi complessi di rigenerazione urbana a Torino nell’ambito italiano ed europeo (1994-2006)*.

¹⁵ A. Lalli, *Un’altra idea di città. I programmi complessi di rigenerazione urbana a Torino nell’ambito italiano ed europeo (1994-2006)*, Università degli studi di Torino, tesi di laurea magistrale, Torino 2014.

4.4.2 LE DIFFICOLTÀ DI PROGRAMMAZIONE DEGLI ENTI PIÙ PICCOLI

Nella prima fase di erogazione dei fondi strutturali europei in materia di rigenerazione urbana i comuni al di sotto dei 100.000 abitanti furono esclusi; ciò avvenne fino ai programmi *Urban II* (2000-2006) che inclusero i centri con almeno 20.000 abitanti. Conoscendo i tempi medi di trasformazione della città è possibile asserire che i vent’anni intercorsi da *Urban II* ad oggi non sono sufficienti affinché queste pratiche possano essere considerate come rodete nel governo del territorio dai Comuni più piccoli.

Il riferimento al numero di abitanti consente di misurare sommariamente le capacità di risorse umane e finanziarie su cui il Comune può fare affidamento. Bisogna constatare che le sperimentazioni e le strategie per compensare le difficoltà generali di tali Comuni sono state avviate con ritardo e questo ha sancito una spirale di esclusione di un’ampia categoria di città.

Trascorso il dovuto tempo per valutare l’efficacia della programmazione *Urban II*, i fattori ritenuti di ostacolo al suo successo sono individuabili in: mancanza di appoggio da parte del settore privato; insufficiente partecipazione della comunità locale alla gestione e all’attuazione del programma; difficoltà di comprensione dei documenti e delle procedure comunitarie ritenute troppo complesse da parte degli addetti alla gestione dei programmi stessi. Il logico inverso è che i fattori a supporto del successo di questi programmi fu l’integrazione con altri programmi di rigenerazione già esistenti¹⁶.

Col passare degli anni la responsabilità di amministrare i progetti è passata progressivamente dall’alto verso il basso poiché si è riconosciuta l’importanza di fornire non solo aiuti finanziari ma soprattutto di dare consistenza al progetto politico di fondo (*policy design*) per arrivare al completo riconoscimento dell’approccio dal basso che ha permesso l’avvio di forti politiche di potenziamento degli enti locali. L’approccio *bottom-up* viene spesso rispettato dalla fase di ideazione del progetto a

¹⁶ ibidem

quella realizzativa e si traduce in un decentramento delle funzioni di gestione da responsabilità centrali (comunaria, nazionale o regionale) a un livello più provinciale e comunale, secondo il principio di sussidiarietà. Ne deriva che il motivo di successo o di fallimento dell'applicazione dei programmi comunitari è proprio la capacità dell'amministrazione locale di recepire e attuare i programmi e, come detto, questo dipende anche dalla dimensione del Comune. Le amministrazioni più virtuose e lungimiranti, anche a dispetto di una scarsità di risorse, hanno saputo compensare le mancanze elaborando "pre-progetti" o sviluppando metaprogetti utili ad anticipare l'ufficialità di un programma ed essere in grado di rientrare nelle tempistiche di presentazione del progetto. Allo stesso modo queste amministrazioni hanno dimostrato che una strategia vincente per beneficiare dei fondi e addirittura per riceverne di ulteriori è inserire a priori il progetto nel bilancio comunale assicurandosi una parte della copertura finanziaria¹⁷. Del resto, ogni piano di finanziamento per operazioni di rigenerazione urbana ha sempre dei presupposti e delle finalità costanti che possono essere previste nei progetti o nei metaprogetti. Inutile dire che bisogna andare oltre il periodo di un mandato elettorale e quindi oltre l'interesse di partito per sviluppare e migliorare queste strategie. Purtroppo, queste sono cause esterne di estrema aleatorietà rispetto ai temi della pianificazione.

Volendo applicare al territorio in esame le strategie di programmazione e di progetto sopra esposte, diventa essenziale mettere in pratica i mezzi e gli strumenti per compensare la distanza esistente tra le numerose possibilità offerte dalle politiche europee e le difficoltà di elaborare un progetto da parte dell'amministrazione comunale, priva di personale specifico addetto, così come diventa essenziale trovare le dovute affinità tra le esigenze del contesto territoriale di riferimento, da inquadrare in un progetto complessivo, e i vari programmi di finanziamento.

¹⁷ ibidem

4.5 LE POLITICHE NAZIONALI A SOSTEGNO DELLA RIGENERAZIONE URBANA

Nel 2021 il governo italiano si è indirizzato su binari delineati dal nuovo piano di investimenti europei *Next Generation EU*, pubblicando sulla Gazzetta Ufficiale del 6 marzo 2021 n. 56, il D.P.C.M. del 21 gennaio 2021 "Assegnazione ai comuni di contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale" che finanzia interventi fino al 2034 raggruppati in intervalli triennali per la rigenerazione urbana ad opera dei Comuni, fissando criteri e modalità per richiedere i contributi. Tutti i Comuni con popolazione superiore a 15.000 abitanti possono fare richiesta per ricevere il contributo. Prima del D.P.C.M. del 21 gennaio 2021 il tema della rigenerazione urbana vagava nell'incertezza poiché non era presente una legge nazionale. La materia è affidata alle singole leggi regionali che spesso associano la rigenerazione urbana con il consumo di suolo o con la riqualificazione edilizia, negandone i principi di risoluzione del degrado sociale. L'art. 3 del citato D.P.C.M. dal titolo *Ammissibilità degli interventi* dice che "sono assegnati ai comuni contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale, nonché al miglioramento della qualità del decoro urbano e del tessuto sociale ed ambientale [...]"¹⁸. È importante sottolineare che l'articolo, al comma a) fa esplicito riferimento al tema della demolizione di opere abusive, un tema molto caldo, spesso evitato a causa delle controversie che contiene. Questo accade nonostante l'abusivismo sia un fenomeno che interessa una larga fetta dell'edilizia del Mezzogiorno. Se le politiche nazionali fanno esplicito riferimento alle situazioni abusive, lo stesso non può ricercarsi in ambito europeo dato che il fenomeno delle costruzioni illegali è quasi tutto italiano. Anche se non direttamente relazionabili, abusivismo e degrado socio-

¹⁸ Dpcm 21 gennaio 2021, *Assegnazione ai comuni di contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale*.

4. Politiche e strumenti di rigenerazione urbana

economico sono spesso concause. Dunque, se l'Italia riconosce un livello di fragilità ai contesti abusivi, l'Europa si sposta su temi più sociali ed economici. Per esempio, i programmi *Urban II* richiedevano l'esistenza di almeno tre requisiti tra:

- "elevato tasso di disoccupazione di lunga durata;
- scarsa attività economica;
- notevole povertà ed emarginazione;
- esigenza specifica di riconversione a seguito di problemi socioeconomici locali;
- forte presenza di immigrati, gruppi etnici e minoranze, profughi;
- basso livello d'istruzione, carenze significative di specializzazione e tassi elevati di abbandono scolastico;
- elevata criminalità;
- andamento demografico precario;
- ambiente particolarmente degradato"¹⁹.

Senza entrare nei criteri stabiliti per quantificare questi requisiti sembra che tutti siano presenti nel contesto in esame.

Anche qui si richiede una elevata tempestività per la presentazione dei progetti, dove la data limite per la presentazione delle richieste è fissata dal D.P.C.M. al 4 giugno 2021 e la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale è avvenuta il 6 marzo 2021. Le opere sono da inserire nella programmazione annuale o triennale degli enti locali e devono essere in accordo con lo strumento urbanistico comunale. Questo ulteriore riferimento ai tempi che intercorrono tra messa a disposizione degli aiuti e redazione del progetto è giustificata dal ruolo che vuole assumere il presente lavoro, elaborato con l'intento di colmare questa distanza.

¹⁹ Commissione europea, *Renovation wave*, 2020 [on-line] disponibile in: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=legissum:g24209> [consultato il 25 marzo 2021].



Uno degli edifici mai completati dell'aggregato urbano di Riviera Gela.
Via de Cefali 31,
97019, Scoglitti (RG)
N 36.901508°
E 14.425330°

4.6 LA RIGENERAZIONE URBANA COME METODO DI PROGETTO

L'insieme delle politiche europee in tema di città, al di là delle linee generali dettate dall'Unione Europea e valide per tutti i Paesi degli Stati membri, devono essere inserite nel sistema giuridico nazionale dopo essere state adeguate alle specifiche esigenze. Data l'assenza di una legge nazionale in materia di rigenerazione urbana, c'è stato un certo livello di incertezza sull'interpretazione che ogni Regione ha fatto rispetto al tema, data l'autonomia in materia di Governo del territorio conferita alle Regioni dalla Costituzione. Mancando una visione condivisa e una linea strategica da seguire per coordinare programmi e indicazioni, sia pratiche che teoriche, capaci di contestualizzare il panorama di azioni possibili, ogni Regione ha legiferato rispetto alle proprie esigenze. Una proposta di legge nazionale in materia è contenuta nel D.D.L. 11 marzo 2019 *Misure per la rigenerazione urbana*, in cui si legge che "la rigenerazione non è uno strumento, ma un metodo, non è costituita da regole

preconfezionate, ma da approcci e analisi dedicate, non è una soluzione immediata, ma occorre tempo per apprezzarne i risultati positivi, non esula dalla normativa, ma se ne serve in maniera intelligente per raggiungere degli obiettivi e fornire delle risposte²⁰. Nelle successive leggi regionali, anche le più recenti, il tema della rigenerazione urbana è spesso stato legato più a concetti ambientali e di sostenibilità che a fattori socioeconomici e socioculturali, concentrandosi sulla riduzione del consumo di suolo o sul recupero architettonico-edilizio, perdendo di vista il contenuto sociale dell'operazione.

È indubbio che il miglioramento di condizioni non tangibili (es.: sociali) si consegue anche attraverso miglioramenti fisici del patrimonio costruito. Di fatto, la differenza con gli altri interventi urbani sta proprio nel diverso approccio alla città, intesa non solo come spazio fisico ma anche come luogo di interazioni sociali. Il D.D.L. 11 marzo 2019 oltre a sancire come obiettivi imprescindibili i temi riguardanti sostenibilità, riuso, tutela della biodiversità, mobilità dolce, volge l'attenzione verso altri obiettivi di carattere più sociale utili "a favorire la partecipazione attiva degli abitanti sin dalle fasi di progettazione e gestione dei programmi di intervento"²¹.

In Italia esistono molti programmi con molteplici declinazioni che fanno appello ai termini di recupero, rinnovo, risanamento, riabilitazione, valorizzazione, riqualificazione e molti altri ancora. Ma è il concetto di rigenerazione urbana quello che pare essere, per completezza e innovatività, superiore agli altri e su cui, infatti, hanno legiferato tanto le Regioni.

Il riferimento giuridico più vecchio, ma non per questo meno valido è la Legge regionale 29 luglio 2008, n. 21, della Regione Puglia *Norme per la rigenerazione urbana* che è stata anche la prima Regione a recepire il metodo della rigenerazione urbana all'interno dei suoi strumenti attuativi attraverso i Programmi di Rigenerazione Urbana (PIRU), definiti come "insieme coordinato di interventi in grado di affrontare in modo integrato problemi di

²⁰ D.d.l. 11 marzo 2019, n. 1131.

²¹ ibidem

degrado fisico e disagio socio-economico"²².

"Rigenerare non significa semplicemente attuare le tradizionali forme di ristrutturazione e riqualificazione urbanistica basate essenzialmente su una perimetrazione di comparti e sulla loro infrastrutturazione, bensì portare avanti un diverso approccio che trovi nuove ragioni di sviluppo per il territorio da abitare, risparmio di energia, rinnovo delle funzioni e della morfologia urbana, tra conservazione, ricomposizione e sostituzione"²³. E continua "Le scelte di fondo per la pianificazione del territorio devono essere condivise dai rappresentanti di tutte le parti sociali, dalla società civile, dai movimenti politici e dai cittadini, supportate dall'aiuto dei tecnici, degli esperti e degli urbanisti"²⁴.

Il grado di innovatività del metodo rigenerativo risiede nell'aspirazione al raggiungimento di obiettivi immateriali di carattere sociale e culturale, oltre che economico, e non ha come unico fine obiettivi legati al recupero fisico di manufatti edilizi o porzioni di città. L'approccio rigenerativo si serve di strumenti volti a sostenere una crescita qualitativa della città, considerando quanto concerne la qualità della vita urbana e non solo a trasformazioni di carattere quantitativo, quindi edilizio. Questo si traduce, innanzitutto, in un differente tipo di coinvolgimento dei cittadini nel processo progettuale, urbano o architettonico, e nell'integrazione di progetti di carattere sociale. Un processo di rigenerazione urbana presuppone un coinvolgimento diretto e costante di soggetti privati (portatori di interesse e liberi cittadini), dalla proposta iniziale alla realizzazione (la proposta stessa può essere indifferentemente di natura privata o pubblica) e di soggetti pubblici poiché entrambi sono attori protagonisti della trasformazione urbana. È pur vero che non può esserci rigenerazione urbana senza investimenti pubblici, così come non può esserci senza

²² L.R. Puglia 29 luglio 2008, n. 21.

²³ G. Trombino, *La casa in Sicilia tra abusivismo e rigenerazione urbana, in Housing sociale in Sicilia. Riqualificazione nei contesti deboli*, Aracne, Roma 2016, pp.83-93. [On-line] disponibile in: <https://iris.unipa.it/retrieve/handle/10447/180032/299799/Trombino%20Housing%20sociale.pdf> [Consultato il 6 giugno 2021].

²⁴ ibidem

quelli privati: da un lato si cerca di costruire la città pubblica e risolvere problemi di natura sociale, dall'altro è necessario elaborare vantaggiose forme di investimento. In sintesi, un progetto di rigenerazione urbana è un progetto di riqualificazione che integra progetti sociali coinvolgendo al tempo stesso le fasce di popolazione meno tutelate.

Un buon progetto di rigenerazione urbana deve prevedere "il contrasto dell'esclusione sociale degli abitanti con la previsione di una molteplicità di funzioni e tipi di utenti e interventi materiali e immateriali nel campo abitativo, sociosanitario, dell'educazione, della formazione, del lavoro e dello sviluppo; il risanamento dell'ambiente urbano mediante la previsione di infrastrutture ecologiche [...]. Nella sostanza la rigenerazione urbana è lo strumento attraverso il quale la cittadinanza può reclamare il proprio diritto alla qualità della vita declinata nei suoi vari aspetti"²⁵.

4.6.1 I PROGRAMMI COMPLESSI

I programmi di rigenerazione devono ambire ad essere funzionali per la rinascita di una città o una sua porzione, una periferia o un quartiere e questo implica che vi sia una visione strategica al loro interno; è proprio questa componente strategica che consente di classificarli come una nuova generazione di Programmi Complessi. Le generazioni precedenti di questi programmi rientravano tra gli strumenti urbanistici con valenza attuativa e operativo-finanziaria e quindi erano concepiti all'infuori della pianificazione. Un processo differente è stato seguito dalle legislazioni regionali che li hanno promossi come Piani Urbanistici Esecutivi. Essendo inquadrati come Piani e non più come Programmi sono stati assoggettati ai lunghi procedimenti di approvazione e già questo tradisce la loro componente di pianificazione strategica. Il loro impiego è stato diverso da nord a sud, dipendentemente dalla vetustà del Piano regolatore

²⁵ R. Dipace, *La rigenerazione urbana tra programmazione e pianificazione*, in "Rivista giuridica dell'edilizia", 2014, pp. 238-259. [On-line] disponibile in: http://aria.unimol.it/wp-content/uploads/2016/06/Dipace_Rigenerazione-RGED-2015.pdf [Consultato il 9 giugno 2021].

vigente. Infatti, nei contesti più arretrati (centro e sud Italia) i programmi complessi sono usati in variante ai vecchi PRG in quanto i Piani non rispondevano più alle esigenze contemporanee della città, mentre le regioni più aggiornate hanno potuto impiegarli come componente operativa dei loro recenti Piani Regolatori e dunque sfruttarli per lo scopo per cui furono introdotti nel mondo della pianificazione. Ma che cos'è un programma complesso o integrato?

Cominciando dalla semantica, un programma è tale (distinguendolo da un piano) se riesce ad essere di rapida attuazione e quindi tendenzialmente usato in una situazione di emergenza; come tale, ricerca "il meglio" e non "il bene" ponendosi nello scenario attuativo come strumento organizzatore di una trasformazione. Un piano invece ha le caratteristiche temporali inverse e cerca "il bene" in quanto realizzato con visione sul lungo periodo con lo scopo di indirizzare la crescita piuttosto che governarla. I programmi complessi, agendo in situazioni di emergenza (degrado, abbandono) non considerano tutti gli interessi legittimi di una determinata situazione ma agiscono secondo un tipo di pianificazione strategica che priorizza rispetto a quegli interessi²⁶.

La loro origine risale ai primi anni novanta quando cominciò una riflessione sui modi di intervenire nelle città, spostando l'attenzione dai singoli manufatti ai temi di riqualificazione urbana e recupero urbano. Il legislatore nel 1992 prevede l'uso dei cosiddetti Programmi Integrati d'Intervento solo nel caso in cui sussistevano contemporaneamente tre condizioni afferenti alla realtà urbanistica, edilizia e ambientale. Se mancava una delle condizioni non si parlava più di programma integrato ma di una variante puntuale, il cui processo legislativo di approvazione è decisamente più lungo e farraginoso. Inoltre, il programma doveva dimostrare di avere "una dimensione tale da incidere sulla riorganizzazione urbana"²⁷ e, dunque, avere una utilità più ampia di quella re-

²⁶ S. Ombuen, *I programmi complessi nella pianificazione del territorio*, Videoconferenza, Ordine degli architetti di Latina, 2019.

²⁷ Legge 17 febbraio 1992, n. 179, *Norme per l'edilizia residenziale pubblica (Bosetti&Gatti)*.

4. Politiche e strumenti di rigenerazione urbana

legata dentro il perimetro d'intervento. Da questo punto di vista è completamente diverso da un Piano Particolareggiato Esecutivo il cui intervento ha ripercussioni solo dentro il perimetro d'attuazione. In generale gli elementi che caratterizzano questi strumenti sono:

- pluri-funzionalità nelle aree urbane;
- partecipazione di diversi operatori economici;
- concorso di capitali pubblici e privati;
- elevato tasso di complessità.

Le proposte di nuovi strumenti d'intervento sono andate aumentando nel tempo ed oggi sono raggruppabili in tre categorie rispetto al livello di governo da cui sono proposte. Le "famiglie" dei programmi complessi possono essere di:

- Iniziativa comunitaria
 - PPU - Progetto pilota urbano (Fondi strutturali 1989-93, 1994,99)
 - Programma *Urban* (Fondi strutturali 1994-1999)
 - Programma *Urban II* (Fondi strutturali 2000-2006)
- Iniziativa nazionale
 - PRU - Programma di recupero urbano (DM MLP 1/12/1994)
 - PRIU - Programma di riqualificazione urbana (DM MLP 21/12/1994)
 - CdQ - Contratti di quartiere (DM MLP 22/10/1997)
 - PRUSST - Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio (DM MLP 8/10/1998)
 - CdQ II - Contratti di quartiere II (DM MIT 23/04/2003)
- Iniziativa regionale
 - PRIN - Programma integrato d'intervento (LR 9.04.1996, n. 18)
 - PISL - Programma integrato di sviluppo locale (DD 14.03.2005)
 - Vari dipendenti dalle singole Regioni²⁸.

²⁸ G. Cotella, *I programmi complessi*, lezione a.a. 2018/2019, Politecnico di Torino, Torino 2018.

Nonostante abbiano nomi differenti che ne determinano variazioni concettuali e ne indicano la provenienza dei contributi, tutte possono essere ricondotte all'art. 16 *Programmi integrati di intervento* della Legge 17 febbraio 1992, n. 179, *Norme per l'edilizia residenziale pubblica alternative detta "Bosetti & Gatti"*, che al comma 1 afferma: "Al fine di riqualificare il tessuto urbanistico, edilizio ed ambientale, i comuni promuovono la formazione di programmi integrati"²⁹.

I miglioramenti subiti dai programmi hanno teso nel tempo ad enfatizzare gli aspetti di progetto connessi alla coesione sociale, pratiche partecipative, sostenibilità e ovviamente anche al recupero edilizio "con un'intenzione generalizzata di governo e redistribuzione della rendita, rifondando le regole della progettazione urbanistica, le procedure di coinvolgimento del mercato privato e della realizzazione di opere pubbliche"³⁰.

Uno dei principi su cui si fondano è l'assegnazione di vantaggi al privato derivanti dalla variante urbanistica che in compenso devolve al pubblico oneri aggiuntivi come contributo straordinario o opere pubbliche. I risultati ottenuti dopo decenni di applicazione non hanno però rispettato le aspettative, soprattutto per l'assenza di quella tempestività con cui furono proposti.

Tuttavia, esistono grandi differenze tra il livello performativo richiesto per partecipare ai bandi europei rispetto a quelli nazionali. Le regole europee solitamente sono più stringenti in termini di adesione della società civile e soprattutto impongono tempi più rapidi affinché il progetto si realizzi dentro la stessa finestra di mercato in cui viene proposto. Se cambia l'orizzonte temporale, variabile fondamentale per la riuscita di un investimento, l'appetibilità iniziale potrebbe svanire vanificando i potenziali benefici del programma.

L'arco temporale che va dalla proposta al progetto fino alla realizzazione di un programma complesso è una va-

²⁹ Legge 17 febbraio 1992, n. 179.

³⁰ V. Crisostomi, *Possibili vie di ricomposizione tra approccio progettuale e regolativo. Caso studio*, in *XII giornata internazionale di studi INU*, pp. 9-13, Roma 2020 [On-line] disponibile in: <https://www.gsinu.com/> [consultato il 12 luglio 2021].

riabile che determina il punto di equilibrio tra interessi pubblici e privati poiché si trova all'interno di determinate condizioni di mercato. Per realizzare un programma complesso è inevitabile una variante puntuale, spesso usata per ottenere un aumento della capacità edificatoria rispetto a quella esistente il cui fine è assecondare la tendenza del mercato per ottimizzare i rendimenti della trasformazione. Anche la modifica dei diritti edificatori è un atto che si conforma a condizioni specifiche del mercato ed è possibile proprio per la natura di rapidità dei programmi a differenza dei Piani che invece prevedono la permanenza di un diritto per tempi lunghi o addirittura perenni. Un programma integrato deve cominciare e chiudersi nella stessa finestra di mercato, altrimenti perde la sua capacità di influire su quella situazione e rischia di trasformarsi in qualcosa di simile ad una variante di Piano.

Uno dei punti di forza dei Programmi risiede nella concertazione tra pubblico e privato. La prassi prevede che l'Ente pubblico offra ai privati degli incrementi delle capacità edificatorie, questi si trasformano in benefici economici per i privati che però sono chiamati a ripartire parte dei "contributi straordinari" per soddisfare esigenze pubbliche³¹.

4.7 I PROGRAMMI DI RIGENERAZIONE TRA VISIONE STRATEGICA E OPERATIVA

Ecco, dunque, l'ultima generazione di programmi complessi, ovvero quelli afferenti alla rigenerazione urbana. Questa deve essere perseguita attraverso la definizione di una strategia comune che indirizzi nel tempo gli interventi urbani. "Il programma di rigenerazione urbana non può essere un piano settoriale volto alla cura di uno specifico interesse urbanistico, bensì deve configurarsi quale piano politematico che involge inevitabilmente una pluralità di interessi, anche estranei alla materia urbanistica"³².

³¹ S. Ombuen, 2019.

³² F. Cangelli, *Piani strategici e piani urbanistici. Metodi di governo del territorio a confronto*, in *La rigenerazione urbana tra programmazione e pianificazione*, di R. Dipace, Varese 2014.

Negli ultimi anni si è visto come il metodo della pianificazione strategica, largamente utilizzato per la pianificazione di aree vaste, possa avere riscontri positivi anche se usato in una dimensione urbana. Questo cambio di scala genera conseguenze tali per cui il coinvolgimento dei soggetti interessati nell'applicazione di un programma integrato di intervento si amplia notevolmente occupando quasi tutto l'iter propositivo e progettuale. Il programma di rigenerazione, dovendo assumere i caratteri della pianificazione strategica, si connota come documento utile a definire le linee guida generali, lasciando ai Piani il compito di definire le regole. Si afferma quindi un modello di pianificazione duale che riconosce una parte strutturale e una operativa. "La parte strutturale, come è noto, che reca le linee fondamentali dell'assetto del territorio è caratterizzata da una marcata funzione sociale tanto da risultare una sorta di patto che lega comunità, soggetti istituzionali e territorio per uno sviluppo sostenibile. La parte operativa contiene, invece, le previsioni a breve/medio periodo che consistono nella localizzazione delle aree da trasformare e dettano i parametri delle trasformazioni: si tratta di un documento prettamente gestionale"³³.

Ne risulta che un programma di questa natura, così come i precedenti programmi complessi, non dovrebbe incontrare limiti nella zonizzazione definita dal piano regolatore, così da superare il modello rigido di pianificazione e perseguire invece, l'integrazione delle funzioni di diversi ambiti territoriali.

Il Documento Programmatico di Rigenerazione Urbana (D.P.R.U.) è il centro della parte strategica su cui i progetti devono adeguarsi per evitare che vengano realizzate opere inutili e per spezzare il legame di consequenzialità che esiste tra un progetto e il suo finanziamento, tipica dei programmi complessi, in favore di una visione strategica sulla città. In sintesi, il passaggio dal DPRU al programma di rigenerazione coincide con il passaggio dalla programmazione alla progettazione.

³³ R. Dipace, 2014

4.8 LE POLITICHE DELLA REGIONE SICILIA SULLA RIGENERAZIONE URBANA

Data la premessa a carattere generale, preme indagare come la regione Sicilia abbia recepito la rigenerazione urbana nella sua nuova legge regionale n.19, del 13 agosto 2020 *Norme per il governo del territorio*. Dopo l'impugnativa della Consulta di quasi un terzo degli articoli è stata pubblicata la nuova legge regionale n. 2 del 3 febbraio 2021 *Intervento correttivo alla Legge Regionale 13 agosto 2020 n. 19 recante norme sul governo del territorio*". In data 13 aprile 2021, il Consiglio dei ministri ha impugnato la legge correttiva, poiché abolendo il vincolo paesaggistico, andò in contrasto con la Costituzione. La legge andò in contrasto anche con "le norme di grande riforma economico-sociale in materia di tutela del paesaggio". Le associazioni ambientaliste hanno accusato i deputati siciliani di continuare a minacciare "il paesaggio, i boschi e le coste"³⁴.

Dopo 42 anni dalla precedente L.R. 71/1978 si è avviato un processo di riforma urbanistica presentato dall'attuale governo siciliano come una delle iniziative più importanti del suo mandato, dato che storicamente la Sicilia non si è distinta per virtuosismi in materia ambientale e paesaggistica (si pensi all'eolico, alle coste, dissesto idrogeologico, il riciclo dei rifiuti, ecc.). A giudicare da quanto riportato dalla cronaca, dalle associazioni ambientaliste, le ONLUS per la salvaguardia dei beni artistici e naturali e le ingiunzioni governative il cambio di rotta rispetto al passato non è stato così netto.

In questa sede si tratteranno solo gli aspetti legislativi della L.R. legati alle trasformazioni urbane e ai modi in cui è normativamente possibile intraprendere iniziative sul territorio, facendo particolare riferimento a quelle di carattere sociale, con attenzione particolare al recepimento della pratica rigenerativa, ritenuta la strategia più adatta per intervenire laddove l'ambiente urbano e

³⁴ T. Filippone, *Legge urbanistica, Sicilia bocciata da Roma per la seconda volta*, in *La Repubblica*, 2021 [On-line] disponibile in: https://palermo.repubblica.it/politica/2021/04/13/news/legge_urbanistica_sicilia_bocciata_da_roma_per_la_seconda_volta-296319599/ [consultato il 12 agosto 2021].

naturale risultano fortemente compromessi. La scelta di privilegiare un intervento di rigenerazione deriva anche dalle attuali inclinazioni assunte dal dibattito urbano contemporaneo e dalle tendenze comunitarie e nazionali in atto che, come detto in altra parte, confermano una predilezione verso approcci rigenerativi.

La digressione che seguirà è giustificabile per meglio contestualizzare la realtà in cui si interviene, così da poter indirizzare le scelte di progetto su binari sicuri e normativamente riconosciuti per finalità, obiettivi, procedure. Ma non solo. Dato che ogni scelta di governo del territorio, molto più di quelle architettoniche, sono azioni politiche generalmente ampie, faticose e complesse, il cui fine primario è il soddisfacimento di un interesse collettivo, conoscere lo scenario di principi e le visioni dei legislatori è elemento imprescindibile per agire correttamente sul territorio.

All'interno della nuova legge regionale, le azioni di governo del territorio vengono perpetrate in nome di chiari e condivisi obiettivi di sostenibilità ambientale, sviluppo armonico della città, sostenibilità e durevolezza, promozione della bellezza, salubrità, miglioramento della qualità di vita nelle città, nei territori e nell'ambiente. Gran parte del testo legislativo insiste sulla necessità di riduzione del consumo di suolo, consentito solo in casi di "inoppugnabile necessità". Questo avviene perché nonostante il Pil siciliano sia in fase regressiva e la Regione viva un calo demografico, continua ad aumentare rapidamente il consumo di suolo pro capite. La nuova legge regionale prova a mettere freno agli sprechi, promuovendo interventi sul tessuto esistente per garantire un'urbanistica equa attraverso la "ripartizione dei vantaggi ed oneri connessi alla trasformazione territoriale, applicando in ogni caso sistemi perequativi"³⁵. La legge recita, tra l'altro, che le azioni debbano essere condotte per "promuovere e sviluppare interventi di rigenerazione urbana sostenibile"³⁶.

Al Capo III, dal titolo *strumenti di attuazione della pianificazione, l'art. 33 rigenerazione urbana e riqualificazione*

³⁵ L. R Sicilia, 13 agosto 2020, n. 19.

³⁶ ibidem

punta sugli aspetti di carattere ambientale e di efficienza energetica, potenziamento delle zone a verde nei tessuti urbani, sviluppo della mobilità sostenibile, riduzione dei consumi idrici, bonifica di suoli inquinati, riduzione delle aree impermeabili, raccolta differenziata e smaltimento rifiuti, ecc... Queste azioni sono incentivate sul tessuto costruito per garantire il *mix* di funzioni, permettendo anche la demolizione e ricostruzione con la possibilità di fare ricorso a processi perequativi per garantire la convivenza "tra edilizia sociale e residenziale con spazi e strutture di servizio pubblico o di uso pubblico". Tra gli "obiettivi prioritari" elencati all'art. 33, comma 3), non si fa esplicito riferimento alla riduzione del disagio sociale, di cui si è visto quanto sia importante per l'elaborazione di un progetto rigenerativo. Gli interventi di riuso e di rigenerazione urbana prevedono di destinare una parte di alloggi all'edilizia residenziale sociale e, legato al tema abitativo, favorisce la costituzione di gruppi di autorecupero per il recupero e la riqualificazione di aree, promuovendo così la battaglia al disagio abitativo e il consumo di suolo tendente a zero.

È interessante spendere qualche parola per capire cosa siano i gruppi di autorecupero, le cui potenzialità sarebbero molte nei contesti in esame. Il disegno di legge S. 521, "istituendo il Fondo nazionale per l'autorecupero, permette la creazione dei gruppi di autorecupero, ovvero associazioni tra cittadini che hanno bisogno di un'abitazione, i quali, con il supporto del comune in cui è sito l'immobile abbandonato, possono prestare il proprio lavoro per il recupero di un immobile, ottenendo un comodato d'uso di diciotto anni sulle unità abitative ristrutturate"³⁷. Se da un lato, i cittadini associati forniscono il lavoro, lo Stato metterà a disposizione i fondi affinché le opere edilizie possa essere svolte. Alla fine del processo in cui ogni attore mette in gioco ciò che ha a disposizione, tutti ne risulteranno beneficiati. Il proprietario riceverà l'immobile ristrutturato a costo zero una volta terminato il comodato d'uso, i gruppi di autorecupero ottengono una residenza degna e lo Stato

³⁷ Ddl S. 521, *Disposizioni in materia di autorecupero del patrimonio immobiliare*, 2018.

interviene nel risolvere il problema del disagio abitativo. Molte città del Mezzogiorno soffrono fenomeni di spopolamento nonostante, come già detto in precedenza, le politiche familiari di qualche decennio fa spingevano per la costruzione di abitazioni nel tentativo di radicare i figli al territorio natio. Questo ha aumentato il divario tra numero di abitazioni e popolazione residente generando il fenomeno dello spopolamento che, per fortuna, è in parte mitigato dai flussi migratori. La costituzione dei gruppi di autorecupero è un ottimo esempio di applicazione della logica del riuso e di gestione delle risorse applicato al mondo immobiliare.

Nella prospettiva di riposizionare la figura del pianificatore nella realtà attuale, appare estremamente interessante riflettere su quanto possa essere efficace sfruttare conoscenze di urbanismo per promuovere il ruolo inedito di mediatore tra gruppi sociali in difficoltà, privati e amministrazioni pubbliche. Intraprendendo una ipotesi di realizzazione di un progetto di autorecupero, calato nel contesto di studio, questo consentirebbe di risolvere una serie di problemi su più fronti. Innanzitutto, l'Amministrazione potrebbe lavorare sulla risoluzione di una spinosa questione; il problema casa sarebbe risolto con la minima spesa possibile da parte dell'Ente pubblico; in termini materiali, il privato cittadino ristrutturerebbe la sua proprietà a costo zero, oltre che vedere aumentare il suo valore. Sul piano etico contribuirebbe, attraverso un atto di solidarietà, ad una importante causa sociale che interessa direttamente l'ambiente sociale mettendo semplicemente a disposizione un immobile in disuso o abbandonato. Questo patto di collaborazione tra i tre soggetti coinvolti (cittadini associati, proprietari degli immobili e Comune), oltre a garantire benefici a tutte le parti coinvolte crea anche i presupposti per la ricostruzione di un tessuto sociale spesso assente la cui importanza, se pur non visibile, sta alla base della qualità della vita urbana.

5 SOLUZIONI TECNICHE DI ATTUAZIONE DELLE TRASFORMAZIONI URBANE



Area libera fronte mare posta tra il villaggio "Riviera Gela" e "Baia del sole".

5.1 PEREQUAZIONE, COMPENSAZIONE ED ESPROPRIO

L'inefficacia dell'urbanistica tradizionale è spesso dovuta alla netta distinzione tra la fase di elaborazione del Piano e quella di attuazione, fortemente vincolata a problemi di natura finanziaria, sia per la generale inadempienza delle casse comunali sia perché le previsioni di Piano non sono accompagnate dalla quantificazione dei costi di attuazione. Nella fase attuativa le amministrazioni pubbliche sono chiamate ad intervenire con l'esproprio sulle aree destinate ad opere pubbliche ma spesso non hanno i mezzi economici per farlo mentre i privati si trovano ad agire sottostando a leggi di mercato talvolta discriminatorie. Sancita l'importanza del partenariato pubblico-privato, si rivela la difficoltà implicita di riunire molteplici e differenti volontà individuali e discordanti interessi privati per l'attuazione di programmi a livello urbano.

Gli strumenti urbanistici di più recente applicazione hanno oviato all'impiego della tecnica espropriativa in ragione dell'inefficienza dimostrata nel corso dei decenni e si sono serviti della cessione perequativa e della cessione compensativa per l'attuazione dei Piani Particolareggiati. Entrambi sono modelli di appropriazione da parte dell'Ente pubblico di parti di città private, acquisite con il fine di attuare o gestire le trasformazioni urbane in nome dell'interesse pubblico, minimizzando le disuguaglianze derivanti dalle scelte di piano. L'applicazione di questi modelli non riguarda solo aspetti tecnico-urbanistici ma riguarda anche aspetti giuridico-legali estremamente complessi legati ad una loro corretta o possibile applicazione.

Attraverso la compensazione il pianificatore appone un vincolo di esproprio sulle parti di città che formeranno le zone pubbliche. Il vincolo, chiamato pre-espropriativo, è imposto dal comune che è obbligato ad espropriarlo entro cinque anni dall'imposizione. All'apposizione del vincolo pre-espropriativo corrisponde l'acquisizione da

parte del privato dei cosiddetti “crediti compensativi”. La cessione dei crediti serve a compensare la perdita del privato, che non riceve un indennizzo pecuniario come avverrebbe per l'esproprio ma dei diritti edificatori o aree in permuta, come sancito dal T.A.R. Lombardia Milano, Sez. II, sent. n. 4671/2009.

“La cessione perequativa è invece alternativa all'espropriazione; essa «non prevede l'apposizione di un vincolo pre-espropriativo sulle aree destinate a servizi pubblici ma prevede che tutti i proprietari, sia quelli che possono edificare sulle loro aree sia quelli i cui immobili dovranno realizzare la città pubblica, partecipino alla realizzazione delle infrastrutture pubbliche attraverso l'equa ed uniforme distribuzione di diritti edificatori indipendentemente dalla localizzazione delle aree per attrezzature pubbliche e dei relativi obblighi nei confronti del Comune» (T.A.R. Lombardia Milano, Sez. II, sent. n. 4671/2009)”¹. In altri termini, in base al modello perequativo, tutti i terreni sviluppano una propria volumetria, ma essa potrà essere sfruttata soltanto su specifiche aree. Si parla in proposito di aree di decollo dei diritti edificatori e aree di atterraggio degli stessi. “La cessione perequativa si caratterizza per il fatto che il terreno che sarà oggetto di trasferimento in favore dell'amministrazione sviluppa volumetria propria (espressa, appunto dall'indice di edificabilità territoriale che gli viene attribuito) che, però, può essere realizzata solo sulle aree su cui deve concentrarsi l'edificabilità, ovvero aree alle quali è attribuito un indice urbanistico adeguato a ricevere anche la cubatura proveniente dai terreni oggetto di cessione”².

¹ E. Nesi, *Urbanistica: differenze tra compensazione e perequazione* [On-line]. Disponibile in: <http://www.studiolegalepn.it/avv-ettore-nesi-2013-04-30-nota-perequazione/>

² ibidem

5.2 LA PEREQUAZIONE URBANISTICA

Lo strumento della perequazione urbanistica, già presente nella legge 1150/1942, si basa sulla necessità che i proprietari di un'area individuata dal PRG si uniscano in un consorzio per rifondere le loro proprietà immobiliari, di cui diventano comproprietari pro-quota sulla base dei valori catastali dei beni afferenti al consorzio, per poi redistribuirle proporzionalmente in base alle quote di proprietà³. A supporto si è espresso il T.A.R. di Brescia che, con la sentenza n. 1043 del 20 ottobre 2005, ha affermato che “i benefici e gli oneri derivanti dalla pianificazione vengano distribuiti in modo rigidamente proporzionale alla consistenza ed all'estensione delle singole proprietà”⁴.

Le esigenze entro cui venne proposto per la prima volta derivavano dalla volontà dei redattori della legge 1150/1942 di avere un disegno architettonicamente unitario nonostante le proprietà dei suoli fossero molteplici e affinché il disegno dell'architetto vicesse sulla proprietà dei suoli. La perequazione urbanistica continua ad avere una validità di principi tale che, mutate le esigenze dal 1942 ad oggi, si profila per essere la tecnica più democratica per attuare le trasformazioni a livello urbano, nonostante vi siano delle alte difficoltà applicative.

Il metodo perequativo come “dispositivo di gestione dei piani alternativo a quelli tradizionali nella prospettiva di un processo attuativo fondato non su modelli rigidamente normativi, ma su strumenti negoziali”⁵ diventa un valido sistema tramite il quale le amministrazioni, chiamate ad intervenire sulla città, riescono a superare gli squilibri che lo zoning tradizionale determina sul valore dei suoli per effetto delle destinazioni di piano. La perequazione è “un principio che persegue due fini concomitanti: la giustizia distributiva verso i proprietari dei suoli

³ S. Ombuen, 2017.

⁴ TAR Lombardia, sentenza n. 1043, 20 ottobre 2005, Brescia.

⁵ P. B. Mezzapelle, *Amministrare l'urbanistica. Il piano perequativo* [On-line], Università degli studi di pavia, 2020. disponibile in: http://www-3.unipv.it/ingserv/copisteria_virtuale/mezzapelle/il%20piano%20perequativo.pdf, Università degli studi di pavia [consultato il 27 marzo 2021].

chiamati ad usi urbani, e la formazione, senza spese, di un patrimonio pubblico di aree a servizio della comunità⁶, superando l'esproprio come modalità onerosa e conflittuale "in favore di forme consensuali di prelievo, socialmente più condivise, del plusvalore generato dagli strumenti urbanistici"⁷.

In sintesi, è possibile riassumere in tre punti i motivi per cui le tecniche perequative si sono diffuse nel mondo della pianificazione:

- Il primo è ridurre le discriminazioni create tracciando i perimetri dello *zoning*;
- In un regime di scarsità di risorse economiche come quello attuale, si garantisce ai comuni la realizzazione della parte pubblica della città che verrebbe pagata dai privati, senza trascurare lo scarico di responsabilità derivanti dall'imposizione di vincoli espropriativi o di inedificabilità.
- In ultima istanza, garantire il *mix*-funzionale che si è dimostrato essere una delle qualità migliori della città contemporanea.

Un aspetto particolarmente interessante è che, oltre a garantire un uguale coinvolgimento dei proprietari coinvolti, evitando di generare conflitti e disparità di trattamento, si responsabilizza il privato verso il raggiungimento degli obiettivi dando garanzia circa la conclusione dell'intervento. Di fatto, si lascia ai proprietari, "gravati dagli oneri derivanti dalla pianificazione ai fini della trasformazione, l'attuazione degli interventi e la consensuale cessione delle aree per servizi e per la realizzazione delle opere di urbanizzazione. La perequazione preleva quota della rendita fondiaria per finanziare la città pubblica e permette una ripartizione dei benefici legati alle decisioni amministrative tra tutti i proprietari interessati alla trasformazione della città"⁸. Allo spirito solidale che teoricamente caratterizza l'applicazione del metodo si aggiunge un grande valore democratico, che tende a minimizzare le differenze sancite dalle scelte di

⁶ S. Pompei, *Perequazione urbanistica*, in *Dizionario tecnico-amministrativo dell'urbanistica*, Maggioli editore, Rimini 1999.

⁷ P.B. Mezzapelle, 2020.

⁸ ibidem

Piano che tuttavia non possono essere eliminate perché "non è pensabile pianificare l'uso del territorio senza differenziare le varie sue parti, valorizzandone alcune e sacrificandone altre. L'oggetto principale del piano è quello di attribuire destinazioni di aree che, non potendo essere ovunque le stesse, riveste necessariamente un carattere discriminatorio"⁹.

5.3 ANALISI DEL MODELLO PEREQUATIVO

"L'uso del metodo perequativo si sviluppa nei termini che seguono:

1. il Comune identifica un insieme di aree a cui attribuisce un medesimo indice edificatorio;
2. i proprietari non possono sfruttare liberamente le potenzialità edificatorie loro concesse, ma devono sottostare alle indicazioni che il piano prescrive a tale scopo;
3. l'edificazione può essere sfruttata dai proprietari non solo nelle aree di loro proprietà, ma anche su altre (confinanti e non);
4. una volta utilizzata la volumetria concessa, il proprietario deve cedere al Comune il territorio non utilizzato a valore agricolo o nullo"¹⁰.

L'uso del trasferimento dei diritti edificatori (punto 3) è un concetto importato dagli Stati Uniti d'America (si giustifica a seguire l'uso di anglicismi) per superare i limiti dello *zoning* tradizionale ed i sistemi di sperequazioni tra le proprietà da esso generati. "Sulle *sending areas* maturano diritti edificatori che possono essere commercializzati e sfruttati solo nelle *receiving areas*, secondo le regole previste dal piano urbanistico. Più precisamente, nelle *receiving areas* l'edificazione è solitamente soggetta a due regimi: al di sotto di una soglia di densità edilizia la trasformazione delle aree può avvenire secon-

⁹ P. Stella Richter, *Diritto urbanistico*, in *Perequazione urbanistica. Dalla zoning al mixtè attraverso un vuoto normativo* di L. Dettori, Università degli studi di Pisa, tesi di Laurea [On-line] disponibile in: https://etd.adm.unipi.it/theses/available/etd-09172014-114411/unrestricted/Tesi_Perequazione.pdf [consultato il 3 maggio 2021].

¹⁰ G. Sabbato, *La perequazione urbanistica* [On-line] disponibile in: <https://avvocatofabiofama.it/perequazione-urbanistica-e-legislazione-profil-d-constituzionalita/> [consultato il 4 giugno 2021]

do le norme tradizionali, mentre qualsiasi incremento di densità può avvenire solo attraverso l'acquisto di diritti edificatori provenienti dalle *sending areas*. Il sistema di incentivi deve rendere conveniente per i proprietari delle *receiving areas* l'acquisto dei diritti edificatori provenienti dalle *sending areas*¹¹.

La perequazione può essere attuata sia all'interno di un singolo isolato sia coinvolgendo l'intero territorio comunale ma, a prescindere da ciò e dal modello utilizzato, è vincente solo se percepito dai cittadini come strumento economicamente vantaggioso, capace non solo di raggiungere risultati migliori ma anche di ridurre tempistiche di intervento (economia temporale) con conseguente riduzione degli sprechi economici. Grazie all'adozione di questo strumento è possibile realizzare uno sviluppo sostenibile del territorio, garantendo l'equilibrato uso del suolo, la tutela ambientale, tempi e costi ridotti a vantaggio della collettività¹².

Se da un lato troviamo il piano strutturale il cui compito è definire le aree di trasformazione e stabilire gli indici di edificabilità, dall'altro lato c'è il piano operativo a cui spetta l'attuazione delle scelte definite nel piano strutturale che avviene attraverso gli strumenti attuativi come ad esempio i programmi integrati. Sarà l'amministrazione comunale a decidere la direzione verso cui far protendere la trasformazione urbana. Oltre a superare la classificazione del territorio in compartimenti stagni, lo strumento perequativo obbliga il dialogo tra l'amministrazione, i proprietari privati e, in generale, con tutte le parti in gioco, con cui vengono condivise aspirazioni e intenti. Così facendo si genera una riflessione sinergica e condivisa sui contenuti e sui principi della trasformazione urbana.

¹¹ P. B. Mezzapelle, 2020.

¹² L. Dettori, *Perequazione urbanistica. Dalla zoning al mixtè attraverso un vuoto normativo*, Università degli studi di Pisa, tesi di Laurea [On-line] disponibile in: https://etd.adm.unipi.it/theses/available/etd-09172014-114411/unrestricted/Tesi_Perequazione.pdf [consultato il 3 maggio 2021].

5.3.1 LE CRITICITÀ

Il modello, per come presentato fin qui, risulta dal punto di vista delle definizioni, analisi degli obiettivi e descrizione delle funzioni, estremamente vantaggioso. Tuttavia, non mancano le problematiche relative, ad esempio, al vuoto normativo, mancando una legge nazionale che regoli la materia; è inoltre estremamente difficile conciliare l'interesse della Pubblica Amministrazione con quello dei privati cittadini.

Una delle maggiori problematiche della perequazione urbanistica, che rappresenta una questione molto controversa in seno alla giurisprudenza odierna è la scissione tra titolarità ed esercizio dello *jus aedificandi* (T.A.R. Lombardia, sez. II, con la sentenza n.4671 del 17 settembre 2009) tale per cui viene riconosciuto ai proprietari il diritto di edificare ma non la possibilità di esercitare liberamente questo diritto.

Tralasciando la materia giurisprudenziale, se ne tratteranno altre più affini alla figura del pianificatore che gioca un ruolo di mediatore tra le parti durante tutto il processo. Per migliorare le possibilità di accordi tra le varie parti in gioco, accade che l'Amministrazione non renda definitivi i limiti dei comparti durante la redazione del piano che saranno stabiliti in sede di dialogo con i diversi proprietari per trovare un compromesso tra interessi pubblici e privati. Per far ciò deve innanzitutto esserci un accordo tra i privati che, va da sé, più sono e più sarà complicata l'interazione con l'Amministrazione. "Ecco perché in molti casi, i teorici di questo modello perequativo esaltano la figura dello "sviluppatore" che ha il compito di mettere a punto il progetto urbanistico e edilizio svolgendo la funzione di raccordo tra i diversi interessi"¹³. Il maggior ostacolo del modello classico riguarda il consenso dei privati che agiranno solo se vedranno un vantaggio economico nell'accordo. Nello svecchiamento delle comuni pratiche urbanistiche bisogna anche rendersi conto che l'incremento degli indici

¹³ P. Urbani, *Disciplina regionale concorrente in materia di governo del territorio e principio perequativo nella pianificazione urbanistica comunale* [On-line] disponibile in: <https://elibrary.fondazione-notariato.it/articolo.asp?art=34/3401&mn=3> [consultato il 5 luglio 2021].

5. Soluzioni tecniche di attuazione delle trasformazioni urbane

edificatori ha perso buona parte della sua attrattività in un momento storico in cui ci si è resi conto che la qualità del progetto conta molto più della quantità. Il metodo perequativo va usato per perseguire scopi d'interesse pubblico e non certo per la vendita dei diritti edificatori, di cui i Comuni sono in possesso, per motivi finanziari. La perequazione urbanistica ha certamente dei limiti applicativi dovuti alle difficoltà procedurali e giuridiche, oltre che a quelli economici e patrimoniali. Nonostante sia uno strumento sempre più presente nei piani regolatori, non di rado ritenuto strumento preferenziale di pianificazione, rimangono poche le azioni concluse tra pubblico e privato, dovuto alla difficoltà dei privati di trovare un accordo¹⁴.

¹⁴ D. Vianello, *Consumo di suolo, rigenerazione urbana, perequazione. Cosa ne pensano gli ingegneri* [On-line]. Disponibile in: https://webapi.ingenio-web.it/immagini/file/byname?name=VIANELLO-Riforme_MAGAZINE.pdf [consultato il 5 marzo 2021].

6 DESCRIZIONE PER IMMAGINI DEL TERRITORIO



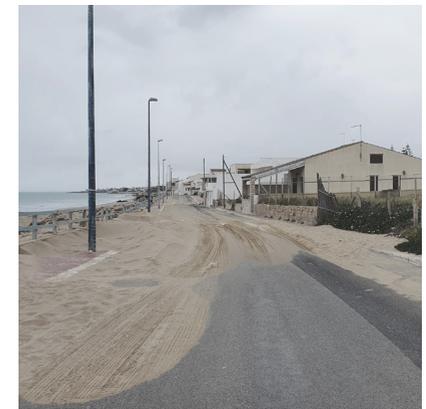
PAESAGGIO AGRICOLO



DIAFRAMMI alias LE AREE VERDI



UN GIORNO D'INVERNO



POSSIBILITÀ NASCOSTE



DIETRO LE CASE



CONTRADDIZIONI



7 PREMESSA AL PROGETTO



L'antico sistema naturale di dune di sabbia compromesso dalle abitazioni.

7.1 ANALISI DEL METODO

Avendo raccolto tutte le informazioni relative al territorio nelle sue molteplici sfaccettature ed avendo assimilato gli strumenti normativi e metodologici per operare nel tessuto urbano è possibile procedere alla definizione del progetto che partirà dalla scala urbana per giungere a quella architettonica. Le operazioni progettuali saranno quindi divise in due: operazioni sul contesto e operazioni sul costruito.

Le operazioni sul costruito interesseranno le costruzioni private ed i loro aspetti materici e, anche se potrebbe sembrare eccessivamente invasivo pensare ad una categoria di interventi che vada ad interessare la sfera del privato, per un efficace intervento in contesti simili questa prerogativa è fondamentale. Un presupposto importante, infatti, per compiere un serio progetto di recupero è quello di considerare le costruzioni non come singole entità oggettive ma come parti di un tutto, che acquisiscono valore solo se inserite in un contesto più ampio. Diventa quindi necessario, in tali contesti, uniformare fra loro alcuni elementi dei singoli episodi costruttivi per tentare di dare un aspetto più "urbano" ai contesti informali.

Il primo aspetto da valutare prima di elaborare un'ipotesi di lavoro è la dimensione del progetto. Nonostante le criticità presenti sul territorio, il progetto di rigenerazione urbana sarà perseguito promuovendo una strategia fatta di piccoli interventi coordinati che, nella loro aderenza al Piano, formano un unico grande progetto per la città. Si procederà pertanto effettuando un'analisi degli elementi costituenti l'intero sistema urbano del tratto di costa di ponente ed elaborando un progetto che interessi una porzione circoscritta di territorio costiero che possa fungere da modello per altri interventi nelle restanti aree.

Il sistema urbano è un sistema complesso formato da tante parti costitutive, ognuna dei quali gode di un'au-

7. Premessa al progetto

tonomia rispetto alle altre ma che esiste solo se relazionata ad esse. Ne deriva che la sua immagine finale non può essere la mera somma aritmetica di queste parti. Il processo di analisi si impegna isolare i fenomeni che compongono il sistema per poter analizzare quantità, qualità, problemi e tendenze rintracciabili in casi simili.

“Il tentativo di coniugare l'unicità e le peculiarità di ogni sistema urbano con l'esigenza di collocare tale variabilità all'interno di un quadro generale di riferimento, richiede la ricerca di un equilibrio tra la “personalizzazione” dell'analisi e la replicabilità degli strumenti di indagine in diversi contesti”¹. Tale aspetto diventa fondamentale per effettuare la comparazione con altri sistemi urbani comparabili.

L'analisi preliminare si svilupperà pertanto su alcuni ambiti di lavoro ritenuti da un lato più adatti per fare un confronto con realtà costiere vicine, dall'altro più rispondenti alle finalità del progetto. In particolare, si opererà per:

- definire i confini fisici e funzionali del territorio (qualità degli insediamenti);
- definire la capacità di connessione del territorio con l'esterno e tra le sue parti (qualità del sistema infrastrutturale);
- definire la capacità di risposta dell'ambiente sociale (qualità dei servizi).

Questi tre aspetti permettono di delineare un quadro della qualità della vita e della sostenibilità del territorio, che rappresentano le due facce della stessa medaglia; se da un lato esiste un obiettivo legato alla trasformazione delle forme urbane per ottenere un miglioramento delle sue funzioni, dall'altro lato questi processi possono avvenire solo se sono compatibili con l'ambiente naturale. “Il miglioramento della prima costituisce l'obiettivo, mentre il rispetto della seconda, dal punto di vista spaziale e generazionale, costituisce il vincolo”². Una città più sostenibile è quella che presenta:

¹ R. Del Ciello, S. Napoleoni, *Guida metodologica per la costruzione di un archivio integrato di indicatori urbani*, Centro stampa tecnografico, ENEA, Frascati 1999.

² ibidem

- un'organizzazione degli spazi più razionale, e cioè una città più “compatta”;
- un'integrazione delle funzioni e non la specializzazione delle aree, così da ridurre la mobilità;
- una diversificazione delle strutture di accesso alla città;
- un ruolo strategico delle aree verdi.

La sostenibilità si considera acquisita quando la migliore produzione di beni e servizi è ottenuta con il minor consumo di risorse, purché sia rispettata la capacità di risposta dell'ambiente in cui si agisce.

7.2 ANALISI SWOT

L'obiettivo perseguito è volto ad attivare alcuni programmi in ambito urbano utili a stimolare la competitività del sistema economico-produttivo e la coesione del sistema sociale. I programmi devono muovere dalle potenzialità offerte dal territorio e dal contesto di riferimento cercando di massimizzarle. Sono state individuate undici aree che rappresentano sistemi territoriali minori rispetto al sistema strutturale dell'intero tratto di costa oggetto di analisi. Gli obiettivi specifici del progetto

Le fondazioni di un edificio prossimo alla battigia e mai realizzato. Presto verrà ricoperto dalla naturale ricostituzione delle dune di sabbia.



7. Premessa al progetto

to sono incrementare la competitività generale, attraverso l'introduzione di nuove funzioni e il miglioramento delle connessioni interne del sistema, oltre che favorire la coesione territoriale, proponendo forme di azione inclusive che coinvolgano tutti i portatori di interesse, inclusi i residenti.

Le azioni strategiche, invece, si muovono su tre distinti livelli territoriali:

- a livello di sistema, interventi di area vasta funzionali a consolidare e/o ampliare le reti infrastrutturali di connessione con un più ampio ambito territoriale;
- a livello di contesto, interventi ritenuti necessari per migliorare le reti infrastrutturali secondarie e favorire un più idoneo grado di coesione all'interno dell'intero sistema urbano costiero;
- a livello locale, interventi coerenti con i precedenti indirizzi da sottoporre alla concertazione con i portatori di interesse, compresi i residenti.

Il progetto che si intende portare avanti si limiterà ad un'analisi generalizzata delle azioni a livello di sistema, affronterà più approfonditamente gli interventi a livello di contesto, e si concentrerà nello specifico sulle proposte di intervento a livello locale.

L'Analisi *Swot* (*Strengths, weaknesses, opportunities, threats*) servirà a sintetizzare le informazioni generali del territorio e, al contempo, fornirà la base per l'elaborazione del progetto. L'analisi è condotta nella dualità dei concetti di spazio e tempo. La prima considera uno spazio interno su cui si interviene attraverso il progetto e uno esterno che può svolgere una funzione attiva o passiva sul progetto stesso; la seconda, invece, tiene conto della proiezione temporale di una dinamica in atto, considerando oltre al tempo presente anche uno futuro. Punti di forza e debolezze solo legati al tempo presente dello spazio interno, mentre opportunità e minacce proiettano nel futuro le conseguenze sull'ambiente esterno.

Le *Swot Analysis* sono state condotte a seguito della identificazione di tre ambiti tematici:

- qualità degli insediamenti, che analizza il sistema urbano e dei servizi;
- qualità del sistema infrastrutturale su cui ci

si concentra nelle capacità di connessione interna ed esterna;

- qualità dei servizi, attraverso il quale si evince la condizione socioeconomica del contesto

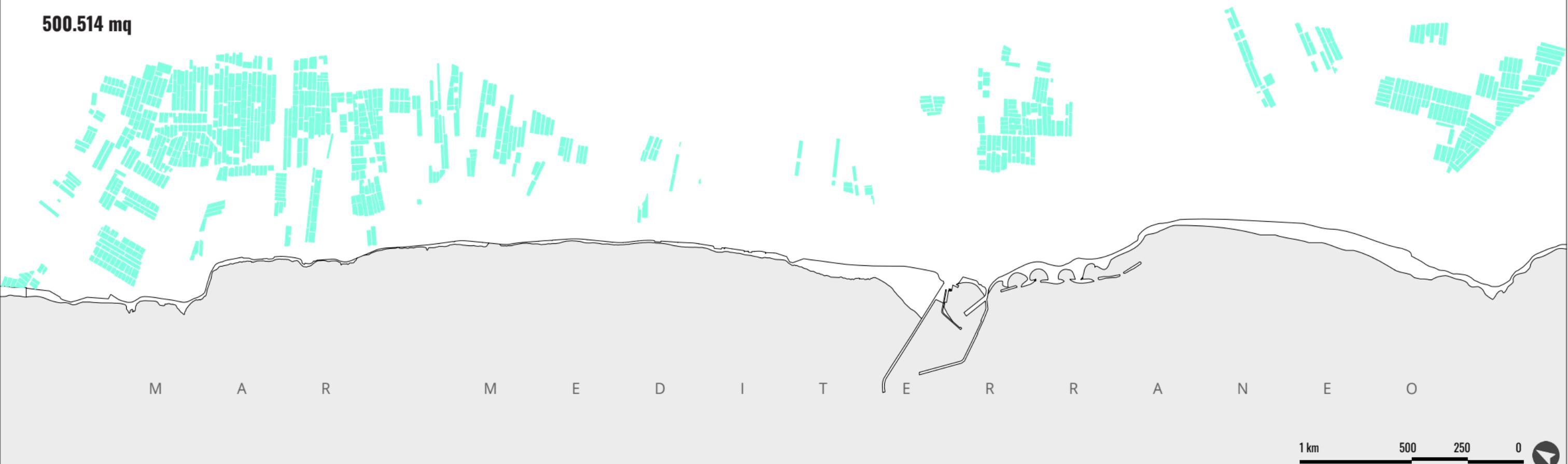
7.2.1 Qualità degli insediamenti - Costruzioni

364.395 mq



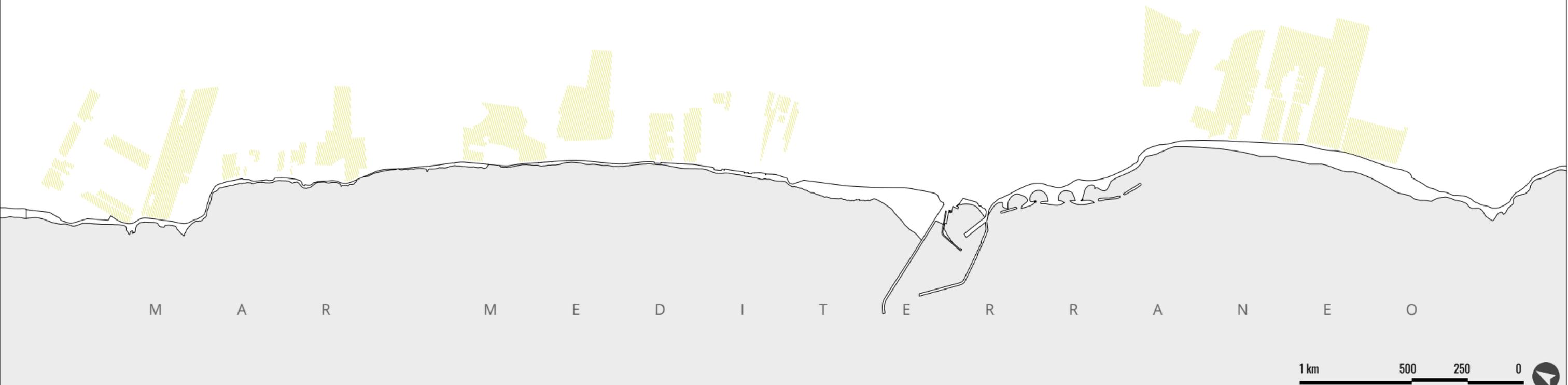
7.2.1 Qualità degli insediamenti - Serre agricole

500.514 mq



7.2.1 Qualità degli insediamenti - Aree libere

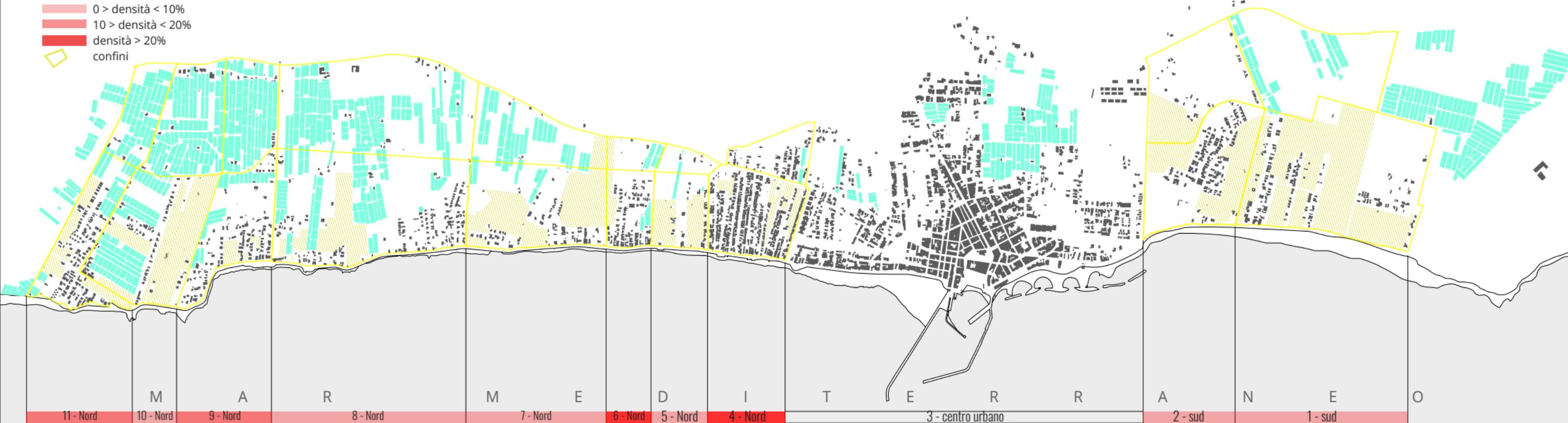
737.814 mq



7.2.1 Qualità degli insediamenti - Definizione dei confini e densità

superficie edificata
superficie territoriale

- 0 > densità < 10%
- 10 > densità < 20%
- densità > 20%
- confini





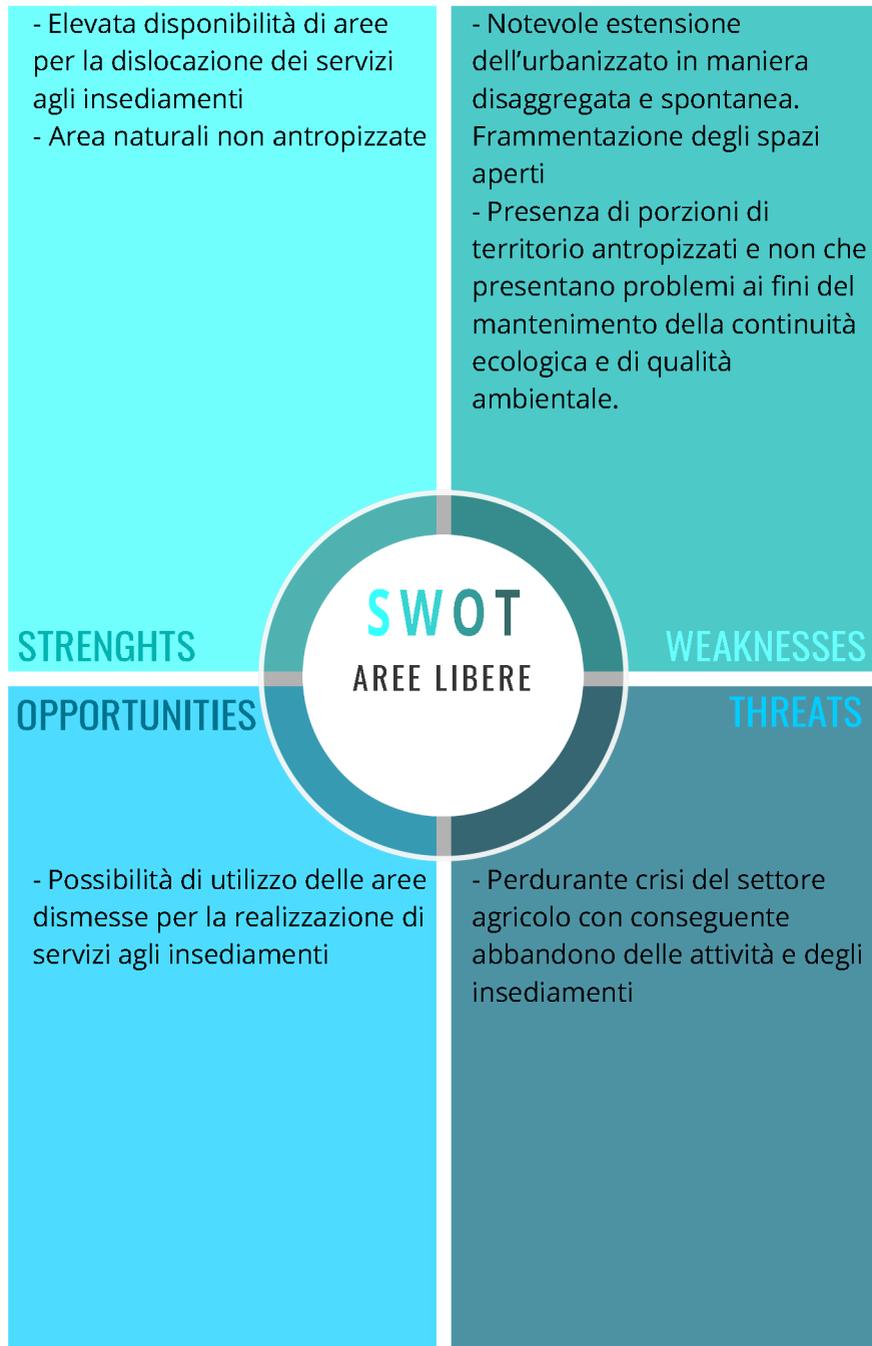
Dal punto di vista degli insediamenti è stato necessario, innanzitutto, verificare il livello di antropizzazione dell'intero territorio costiero. Questa analisi è servita a riconoscere il grado di conurbazione e di congestionamento delle aree e ad individuare il tratto su cui intervenire successivamente con un progetto esemplificativo. L'analisi è stata condotta individuando il dato empirico del rapporto tra superficie territoriale (quindi compresa la viabilità) e la superficie edificata, non tenendo conto dell'aspetto volumetrico che si sviluppa quasi completamente su uno/due piani. I tratti a maggiore densità sono quelli in cui è più difficile intervenire a causa della scarsa disponibilità di aree libere per i servizi. Per quelli a bassa densità è invece difficile quantificare e collocare in maniera funzionale le aree per i servizi, nonché predisporre i servizi di rete (idrico, fognario) assenti in quasi tutti i tratti di costa ad esclusione di quelli più vicini al centro urbano.



Dal punto di vista della qualità degli insediamenti è stata condotta un'indagine sulle tipologie abitative ricorrenti, sul loro stato manutentivo, sulle condizioni di riadattabilità agli attuali *standard* abitativi. Le tipologie ricorrenti cambiano nei vari tratti analizzati. Se infatti nelle aree a più alta densità edilizia ricorre la tipologia unifamiliare a uno/due piani in aderenza, nelle altre è più frequente trovare la tipologia a villetta aperta su due o più lati con pertinenze sistemate a giardino o pavimentate. Anche le dimensioni dell'edificato cambiano a seconda del tratto esaminato: nei tratti a più alta densità edilizia i lotti hanno dimensioni limitate frutto della storica parcellizzazione di cui si è parlato in altra parte della relazione; negli altri tratti si sovrappongono parti con aggregati edilizi di piccola/media dimensione, ad altre con lotti ben più ampi. È intuibile che nelle aree a più alta densità le condizioni di riadattabilità sono basse, mentre nelle altre la possibilità di un ridisegno delle residenze appare più sostenibile.

Il PRG ha tenuto conto di questa situazione, destinando a nuova edificazione i lotti attualmente vuoti delle zone densamente edificate (zone omogenee B), prevedendo pochi spazi di servizio (parcheggi, piazze etc.) nelle aree residue e lasciando alla libera iniziativa (zone C, Piani di lottizzazione convenzionati) l'edificazione delle aree a bassa densità che comunque devono inglobare anche l'esistente. In queste ultime è prevista comunque una edificazione a bassa densità e l'introduzione di tipologie abitative più rispondenti alle attuali esigenze.

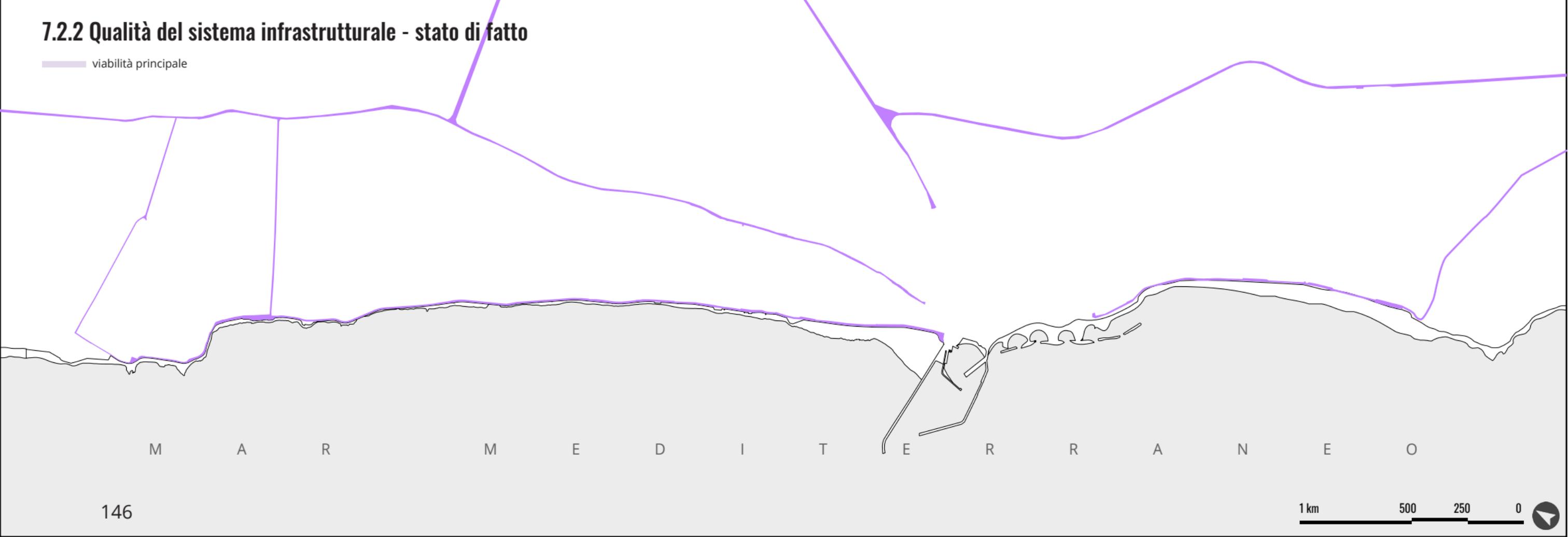
Ad oggi comunque le iniziative private nelle aree a bassa densità sono estremamente scarse sia perché la richiesta di nuovi alloggi è bassa sia perché i costi di realizzazione e le difficoltà di natura tecnica e finanziaria per predisporre i servizi di rete scoraggiano qualsiasi iniziativa. Solo l'intervento dell'Ente locale o di Consorzi che coinvolgano imprese e privati potrebbe favorire la realizzazione di progetti funzionali.



Nei tratti a bassa densità coesistono attività agricole in serra e a pieno campo con insediamenti residenziali spontanei. Per effetto della crisi del settore agricolo molte delle aree coltivate a serra negli ultimi due decenni sono state abbandonate. A queste si aggiungono quelle aree, per la maggior parte a ridosso della costa, inedificabili per via del vincolo paesaggistico che non hanno alcuna appetibilità commerciale e perciò, di fatto, abbandonate dai proprietari, non recintate, incolte, che incidono sulla percezione estetica della costa. Allo stesso tempo, sono aree naturali vergini che aumentano il livello di "naturalità" della costa.

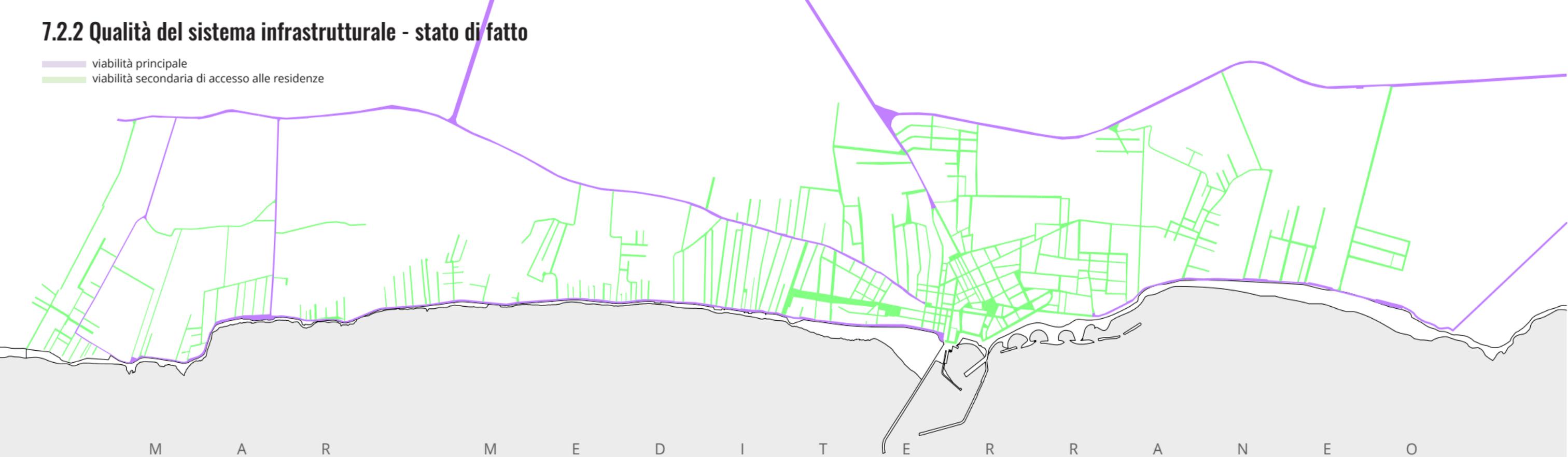
7.2.2 Qualità del sistema infrastrutturale - stato di fatto

viabilità principale



7.2.2 Qualità del sistema infrastrutturale - stato di fatto

- viabilità principale
- viabilità secondaria di accesso alle residenze



7.2.2 Qualità del sistema infrastrutturale - PRG

- viabilità principale
- viabilità secondaria di accesso alle residenze
- viabilità prevista da PRG
- P parcheggi previsti da PRG





DESCRIZIONE

I collegamenti con l'esterno del tratto di costa interessato dall'analisi sono dati dalla Strada Provinciale 31, che collega Gela, Niscemi e Caltagirone con Scoglitti, e dalla Strada Provinciale 19 che collega Ragusa, Comiso, Santa Croce Camerina e gli altri aggregati urbani lungo la costa sud-orientale con Scoglitti. Diversi sono i collegamenti che interessano Vittoria: nello specifico la ex Strada Provinciale 17, che giunge direttamente nel centro urbano, la Strada comunale di Zafaglione che è una diramazione della citata SP 17 e consente di raggiungere direttamente il tratto di costa a Nord-occidentale di Scoglitti. Esistono altri collegamenti che però sono poco frequentati a causa delle cattive condizioni stradali. Come visibile sulla mappa, non esiste un collegamento diretto tra i due tratti di costa a Nord e a Sud di Scoglitti, il che obbliga al passaggio dal centro cittadino che non è in grado di smaltire il traffico quindi lo spostamento perde rapidità ed efficienza. Dato che il centro è l'unica zona in cui sono presenti servizi, durante i mesi estivi raggiunge livelli di congestionamento notevoli. Gli spostamenti interni vengono espletati dalla SP31 e dal lungomare. Quest'ultimo però ricopre una funzione sociale, sportiva, di ozio importante per il benessere della vita cittadina, con cui la funzione di asse viario principale non è incompatibile.

PROGETTO

Al fine di pedonalizzare il lungomare il progetto prevede la creazione di un nuovo asse viario parallelo capace di rispondere alla domanda di spostamento veicolare. La strada si colloca a 150 metri dalla linea di battigia, limite oltre il quale il PRG proibisce la circolazione motorizzata. In questo modo verrebbero separati gli spostamenti per categoria di veicoli senza compromettere la qualità o l'efficienza dello spostamento.

Il progetto promuove in prima istanza l'adozione di politiche di riforma della mobilità utili a promuovere spostamenti in bicicletta o a piedi.



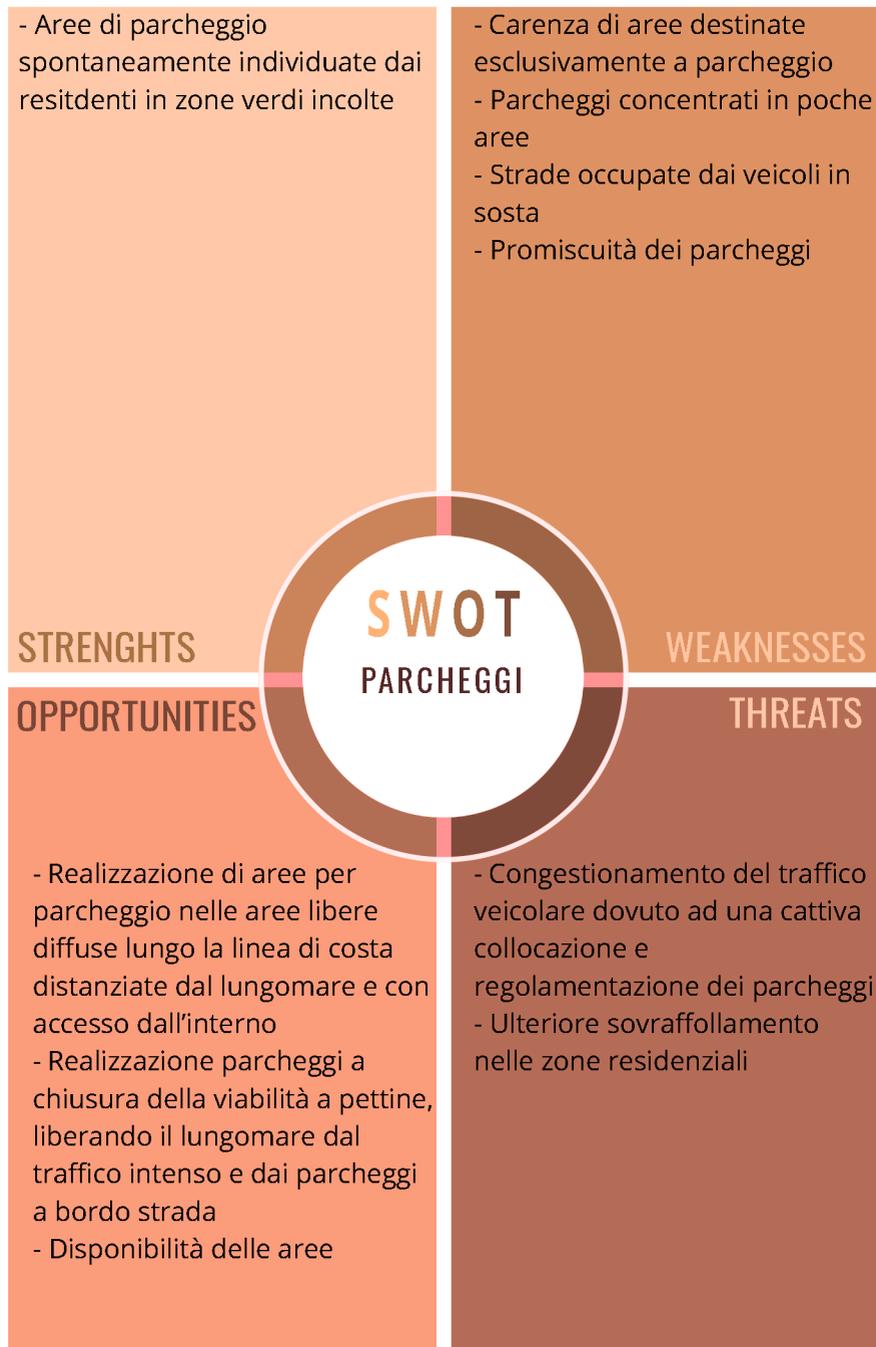
DESCRIZIONE

La configurazione tipica di queste strade dispone di un passaggio minimo per la circolazione di un veicolo, frutto dello spazio risultante dai parcheggi lungo la strada, su un lato o su entrambi, a discapito del marciapiede. Ciò obbliga il pedone a circolare sulla carreggiata oppure sulle banchine larghe mediamente 50 centimetri. La viabilità di accesso alle residenze ha quindi una larghezza ridotta rispetto alle funzioni a cui è chiamata a rispondere e, come visibile dalla mappa, ha un orientamento perpendicolare alla linea di costa. Le strade secondarie comunicano solo attraverso le due strade principali, quindi il lungomare e la SP31 di cui si è parlato precedentemente. Dunque il lungomare diventa passaggio obbligato per gli spostamenti veicolari.

Esiste anche un secondo tipo di strade secondarie, prive di uscita. Esse sono strade senza sbocco che nascono dal lungomare e terminano qualche centinaio di metri dopo, creando dei vicoli che sono strade private. È, in un certo senso, il concetto di vicolo islamico, tant'è che spesso la strada si trasforma in spazio di relazione tra i vicini o spazio di gioco protetto per i bambini. Il progetto si ispira a questa che riconosce la strada come primo spazio pubblico della città.

PROGETTO

Il progetto dà priorità al tema degli spostamenti, tanto che i lotti liberi interstiziali presenti nella zona denominata "Riviera Gela", quella più densamente costruita, sono spesso impiegati per connettere trasversalmente le strade, in modo tale da deviare il traffico prima che giunga nel lungomare. La parte terminale dell'infrastruttura "a pettine" si trasformerebbe in spazio pubblico intermedio tra le linee di edifici, diventando un'estensione dei patii e delle verande di cui dispone ogni casa. L'orientamento delle case in direzione est-ovest garantisce ampie porzioni ombreggiate durante le ore più calde della stagione estiva.



DESCRIZIONE

Sono inesistenti aree riservate a parcheggio fuori dal centro urbano. Lo spazio privato di cui dispone ogni abitazione per la sosta dei veicoli, obbligatorio per legge, spesso non viene utilizzato come tale bensì lo si lascia libero per essere usato come veranda all'aperto. Per questo motivo la quantità di veicoli in sosta lungo le strade è altissima e lo spazio residuo per la circolazione dei veicoli è minimo; così come quello per la circolazione pedonale. Per quanto riguarda la circolazione ciclabile, sono assenti corsie riservate.

Da quanto emerge nel PRG sembra che le aree di parcheggio individuate rispondano all'esigenza dei fruitori esterni, lasciando ai piani di lottizzazione l'obbligo di individuare le aree a parcheggio previste dagli *standard*.

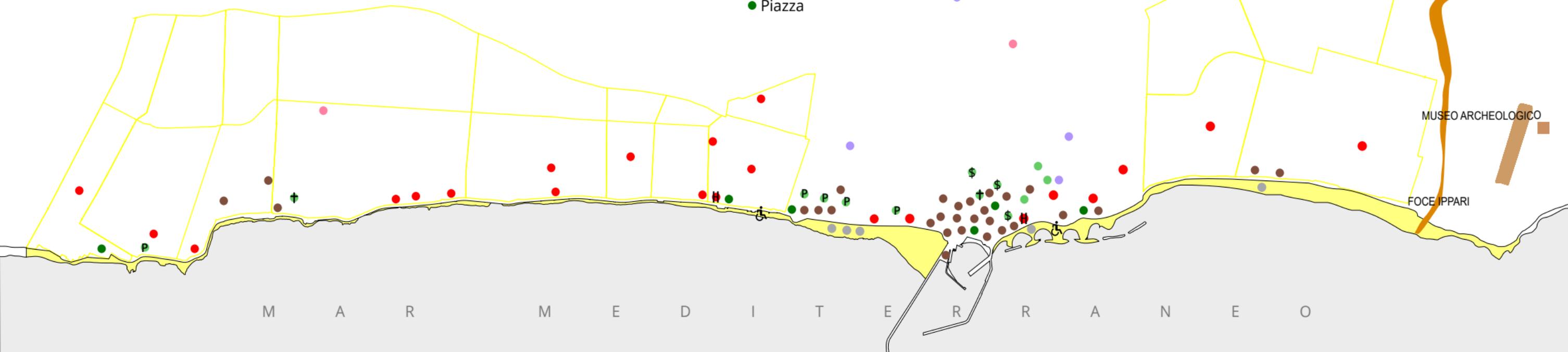
PROGETTO

Il progetto predispone delle aree di parcheggio dentro le parti edificate in modo tale da limitare la sosta lungo le strade per permettere lo spostamento non motorizzato. La dislocazione di queste aree cerca di essere quanto più capillare possibile, in modo tale da limitare la distanza tra la sosta del veicolo e l'abitazione.

Nel rispetto della previsione del Piano Regolatore, il progetto mantiene le aree per la sosta alla fine del nuovo sistema a pettine che affianca parallelamente il lungomare. I parcheggi sono disposti a 150 metri dalla linea di battigia e segnano la fine di queste strade a doppio senso di marcia che, per le differenti caratteristiche sono le arterie addette a smistare il flusso dei non residenti.

7.2.3 Qualità dei servizi - dislocazione

- | SERVIZI AL TURISMO | SERVIZI BALNEARI | SERVIZI/SPAZI PUBBLICI | SPORT | GENERICO | NATURA E CULTURA |
|--------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------------------|----------------------|---------------------------------------|
| hotel | Spiaggia | Scuola | Campo da calcio e area attrezzate | Attività commerciali | Museo e area archeologica di Kamarina |
| casa vacanze | Spiaggia per disabili | Chiesa | | | Foce del fiume "Ippari" |
| camping | Stabilimento balneare | Banca o ufficio postale | | | |
| | | Parcheggio | | | |
| | | Piazza | | | |





SERVIZI PER LA DIRETTA FRUIZIONE DEL MARE

Tutto il tratto costiero si caratterizza per la presenza di ampie spiagge libere e di piccoli incisi con scogliere. Le strutture attualmente presenti sono concentrate nei tratti di costa più vicini al centro urbano e sono affidate alla libera iniziativa privata. L'Ente locale ha realizzato dei percorsi e delle passerelle per l'accessibilità dei disabili. La quantità di servizi disponibili per potenziare o migliorare l'esperienza di balneazione è scarsa.

SPORT

Le strutture e gli eventi dedicati allo sport sono costantemente presenti durante la stagione estiva e la qualità del servizio offerto è andata aumentando negli anni. Ogni anno viene allestito un centro per lo sport in spiaggia tra cui uno stadio da *beach soccer* che ha ospitato per diversi anni un importante torneo internazionale. L'adesione dei cittadini a queste attività dà dei segni incoraggianti sulle possibilità che si offrono, dando vitalità alla città.

SERVIZI AL TURISMO

I servizi offerti al turista sono pochi e di limitata qualità per via dei motivi analizzati nel testo. Le strutture alberghiere sono due, di fascia media, e con un numero di posti letto poco superiore alle cento unità. Per quanto riguarda le strutture ricettive tipo *B&B* il numero è crescente in quanto offrono alternative facilmente realizzabili per dare un uso alternativo al patrimonio edilizio esistente.

SERVIZI AI RESIDENTI

I servizi (supermercati, tabacchi, alimentari, bar, ecc...) sono concentrati all'interno del centro urbano e non esistono piccole attività commerciali o di approvvigionamento alimentare lungo la costa. L'unico si trova nel borgo di Baia dorica e dista cinque chilometri dal centro. Questa carenza costringe i residenti a spostarsi con il proprio veicolo verso il centro urbano.



GENERICICO

Diversi gli spunti emersi dall'analisi che, se oggetto di una seria programmazione, possono cambiare le sorti di questa fascia di costa sia dal punto di vista della qualità dell'ambiente, sia sotto l'aspetto socio-economico. Riconvertire gli insediamenti agricoli sottoserra in insediamenti agricoli a pieno campo con integrazione di attività agro-turistiche a supporto della ricettività locale, incentivare nuove forme di turismo anche invernale legate al mare (attività di vela, immersioni subacquee) o all'ambiente (percorsi paesaggistici), sfruttare le rilevanti risorse paesaggistiche e ambientali, oltre quelle culturali (museo di Camarina), riprogrammare le attività di trasporto aereo, rimodulare e ammodernare il Porto di Scoglitti secondo una logica turistica aperta ai flussi da diporto, sono alcuni degli aspetti strategici che possono invertire l'attuale tendenza. Il tutto senza trascurare la qualità degli insediamenti che, se oggetto di una programmazione integrata che coinvolga strutture pubbliche e imprenditoria privata, può sicuramente rendere più interessante vivere e abitare in questo territorio.



7.3 GLI AMBITI TERRITORIALI OMOGENEI

L'analisi di scala ampia realizzata sul territorio ha permesso di classificare le aree secondo ambiti identitari in cinque categorie: naturale, storico originario, urbano più recente, semi-urbano e agricolo. Una volta individuate delle specificità proprie, la necessità di definire gli ambiti nasce per cercare il migliore approccio e le migliori competenze per elaborare un progetto specifico. Infatti, fermo restando la visione e gli obiettivi a scala territoriale, linee di intervento e progetti variano a seconda delle caratteristiche di ogni area richiedendo competenze più idonee. La classificazione ha tenuto in considerazione non solo lo stato attuale ma anche quello passato di ognuno di questi tratti di costa ed ha fatto emergere un elevato tasso di complessità in una porzione di territorio fino ad ora ignorata.

7.3.1 L'AMBITO NATURALE

Le caratteristiche naturali di quest'area vennero sfruttate sin dall'epoca Antica, quando intorno al IV sec. a.C. si stabilì la fondazione della colonia greca di Kamarina. L'estuario del fiume Ippari (visibile in foto), un tempo navigabile, era la porta d'ingresso per raggiungere il bacino naturale denominato *Lacus Camarinensi*, un porto-canale protetto dalla conformazione naturale territorio che decretò la gloria di queste terre in epoca antica. A proteggere il porto-canale interno vi erano alte dune di sabbia su cui cresceva una ricca vegetazione pioniera. Il sistema dei venti e la conformazione della costa consentirono la formazione di un paesaggio dunale che garantiva un certo livello di protezione al porto. Tuttavia, bisogna immaginarsi questo paesaggio diffuso lungo tutto il tratto di costa. Oggi non rimane quasi nulla. Il processo di spianamento delle dune iniziò con l'accrescersi dell'economia agricola, che nel corso di pochi decenni modificò fortemente il paesaggio naturale estirpando, tra l'altro, la vegetazione pioniera. La quantità di sabbia rimossa veniva riposta nella fascia retrodunale, in modo da ampliare la superficie piana e livellata per l'insediamento di altre strutture agricole.

Con il programma Rete Natura 2000 che "è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità"³ è stato avviato il progetto *Life + Leopoldia* per la salvaguardia della *Leopoldia gussoni* con l'obiettivo di "ripristinare e proteggere gli habitat dunali idonei per la conservazione e diffusione di questa specie"⁴. Il progetto prevede un'operazione di rigenerazione dei cordoni dunali spianati. La situazione odierna prevede un intervento addirittura più drastico della rigenerazione perché piuttosto che di restauro ambientale si tratta di un'operazione più vicina ad un tentativo di ripristino ambientale. Su quest'area, dopo una prima fascia di rispetto costiero, Il piano regolatore prevede che le antiche dune si trasformino in campeggi. Tuttavia,

fino ad ora nessun privato ha visto in ciò una possibilità di investimento concreta.

Il fiume separava quest'oasi naturale dal promontorio su cui sorgeva l'agorà della florida colonia greca, che oggi ospita il museo archeologico di Kamarina e su cui vige un vincolo paesaggistico e archeologico.



³ Mite.gov.it, Rete natura 2000 [On-line] disponibile in: <https://www.mite.gov.it/pagina/rete-natura-2000> [consultato il 31 dicembre 2021]

⁴ <https://www.isprambiente.gov.it/contentfiles/00003500/3535-brecciaroli.pdf>

7. Premessa al progetto



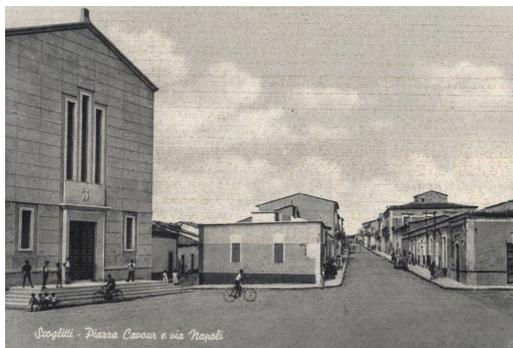
7.3.2 L'AMBITO STORICO

La storia moderna del borgo di Scoglitti inizia con la fondazione della città di Vittoria avvenuta nel 1607, di cui Scoglitti divenne scalo marittimo privilegiato data la rapida crescita economica che interessò il territorio. Dopo la disfatta ad opera dei romani avvenuta nel 255 a.C. il porto-canale, abbandonato, cominciò ad insabbiarsi fino a rimanere sepolto. Fu proprio con la fondazione di Vittoria che si cominciò a rivalutare l'ipotesi di far risorgere l'antica colonia greca; tuttavia, piuttosto che puntare nuovamente al ripristino del porto-canale, si decise di puntare su Scoglitti per creare un nuovo porto.

Dal 1642 la zona di Scoglitti iniziò ad essere utilizzata con costanza, accrescendone la sua importanza strategica in funzione economica. Ma solo a partire dal 1745 il nuovo nucleo urbano viene riconosciuto come tale e segnato sulla nuova mappa siciliana realizzata dall'incisore Antonino Bova, in cui prende il nome di "Punta Cammarana" in riferimento al promontorio che lì sorge. Negli anni trenta del 1900 però, la grande quantità di merce che giungeva al porto per essere esportata comincia a contrarsi e questo obbliga l'economia locale a riposizionarsi verso altri settori come la pesca. Parallelamente, nel 1934 fu costruita la nuova chiesa dedicata alla Madonna di Porto Salvo, che ancora oggi rappresenta il cuore del centro urbano. A testimonianza di come il borgo si vada via via strutturando come nucleo urbano, negli anni cinquanta, viene dotata di nuovi servizi quali una scuola media ed elementare, viene costruito un distaccamento municipale e un nuovo mercato del pesce. Il porto è oggetto di ampliamenti avvenuti negli anni sessanta, ottanta e infine tra il 2005 e il 2006. Proprio intorno al porto e lungo la direttrice che la collega con Vittoria si sviluppa la crescita della città. Altri due assi giocano un ruolo importante nella definizione della forma urbana, ovvero la già citata SP31 e la via Livorno. I reticoli ortogonali generati a partire da queste ultime definiscono la forma del centro storico, la cui forma finale ricorda quella di un imbuto capovolto.



7. Premessa al progetto



7.3.3 L'AMBITO URBANO

L'urbanizzazione di questa parte di costa comincia all'incirca negli anni settanta, quando le condizioni economiche e culturali spingono i cittadini di questo territorio ad edificare la loro seconda casa per la villeggiatura al mare. La parte del centro storico è in qualche modo consolidata, cosicché l'espansione continuò sulla costa di ponente. È probabile che l'espansione avvenga su questo lato della costa perché dalla parte opposta il cimitero obbligava ad allontanarsi dal centro.

Nelle cartografie consultate si vede che nel 1966 questa porzione era completamente priva di costruzioni, nel 1976 comincia ad antropizzarsi, ma è tra il 1983 e il 1997 che viene realizzata la maggior parte delle case.

La lettura del tessuto urbano è semplice: una successione di strade parallele, perpendicolari alla costa, connesse solo a monte e valle da due arterie di primaria importanza: una di queste è il lungomare. La presenza di una strada che costeggia tutta la costa non è da sottovalutare perché è grazie ad essa che il diritto per un libero e democratico accesso alla spiaggia è garantito. Questo non avviene ad esempio nella spiaggia di Triscina, appartenente al comune di Castelvetro (TP) e su cui il ministero delle Infrastrutture ha già investito 524 mila euro per continuare l'opera di abbattimento delle costruzioni abusive, dove già 85 case sono state demolite nel 2017⁵.

Alcune considerazioni interessanti nascono dall'immagine a fianco. Se divisa a metà questa mostra chiaramente due modelli di urbanizzazione differenti. La parte sinistra dell'immagine fu il primo grande villaggio formatosi fuori dal centro storico, mentre la parte di destra venne completata negli anni 2000. Se nella parte di destra di Riviera Gela la presenza di fitte strisce di terra permise una comoda parcellizzazione utile per vendere ed edificare i lotti, la parte di destra, fino al 1945 era formata da grossi blocchi unitari che non permisero il perpetrarsi dello stesso processo di frazionamento. Dunque, fino

agli anni 2000 esisteva un vuoto tra il centro storico e i primi villaggi. In termini di qualità urbana e materica è visibile la differenza tra due modelli di crescita opposti, uno di tipo informale e l'altro formale, uno cresciuto nella fretta di cavalcare l'onda del boom economico degli anni settanta mentre l'altro frutto di un progetto e della gestione pubblica.



⁵ <https://www.lasicilia.it/news/cronaca/387797/abusivismo-a-triscina-mezzo-milione-per-abbattere-altri-27-edifici.html>

7. Premessa al progetto



7.3.4 L'AMBITO SEMI-URBANO

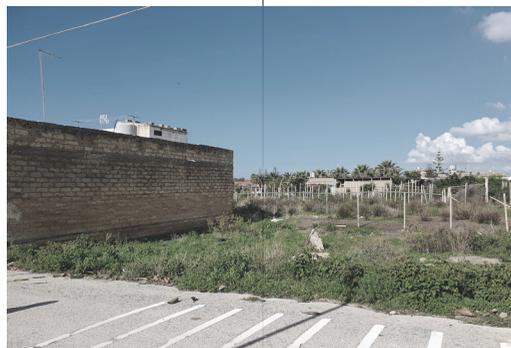
La distinzione tra urbano e semi-urbano è legata a motivi di prossimità fisica al centro storico, presenza di collegamenti diretti, densità del costruito, presenza di aree non antropizzate, morfologia, presenza di strutture agricole. Le dinamiche di crescita sono molto simili a quelle dell'ambito precedente con la differenza che l'agglomerazione di case avviene in modo ancora più disgregato. I due villaggi, infatti, sono separati e non comunicano tra loro se non attraverso il lungomare, mentre a separarli vi sono ampie zone naturali incolte più o meno colonizzate da vegetazione spontanea.

Come è possibile osservare nel confronto tra le cartografie da pagina 50 a 61, la crescita più importante la si ha tra gli anni 1983 e 1997, e fino al 2013 rimane quasi completamente invariato. Una riflessione importante sorge confrontando proprio le due cartografie 1983 e 1997, considerando che la legge n. 78 nel 1976 introdusse il limite di inedificabilità assoluta nella fascia dei 150 metri dalla battigia (articolo 15). Ne consegue che molte delle costruzioni sorte in questa finestra temporale di quindici anni sono abusive.

Un'ultima considerazione riguarda la presenza di serre, che qui comincia ad assumere una forte presenza e che va via via infittendosi quanto più ci si sposta verso levante, fino a prendere il sopravvento sulle costruzioni che scompaiono del tutto.



7. Premessa al progetto



7.3.5 L'AMBITO AGRICOLO

Verso la metà degli anni settanta si formarono due grandi villaggi autonomi dal nucleo storico di Scoglitti e collocati a circa due chilometri da esso. I due nuclei assumono il nome di Baia Dorica (a destra nell'immagine) e Costa fenicia (a sinistra). Prima che iniziasse il processo di edificazione, questo era un territorio esclusivamente agricolo tanto che alcune delle costruzioni sono tuttora usate a servizio delle serre, tramutandosi in residenze per la villeggiatura durante i mesi estivi. Il paesaggio che si viene a creare è a metà tra agricolo e turistico e la qualità edilizia delle costruzioni è inferiore rispetto agli ambiti semi-urbano e urbano. Questa era un'altra porzione di territorio dominata dal paesaggio dunale, almeno fino al 1955, ovvero quando la coltivazione in serra divenne una risorsa di reddito importante che modificò radicalmente il paesaggio naturale (vedasi immagini a pagina 28 e 29).

Questi due nuclei sono percepiti, talvolta, come indipendenti rispetto agli ambiti precedentemente esaminati e forse questa è la ragione per cui Baia dorica è l'unico villaggio ad offrire alcuni servizi (negozi di alimentari, alcuni campi sportivi, una pizzeria, un bar e una zona sosta per camper) fuori dal centro storico. Anche queste aree si sono urbanizzate mantenendo inalterata la parcellizzazione dei suoli, in cui i villaggi sono l'esito di una edificazione spontanea. Ancora una volta si conferma "come la morfologia dell'urbanizzazione informale dipenda esclusivamente dalla volontà/disponibilità o meno di un proprietario a parcellizzare il proprio terreno agricolo. Terreni interamente frazionati spesso si affiancano a terreni integri determinando in questa maniera delle nette pause alla continuità del tessuto urbano informale" ⁶.



⁶ G. Pluchino, 2017

7. Premessa al progetto



8 IL PROGETTO



8.1 INTRODUZIONE

Le analisi svolte dovrebbero essere in grado di fornire le informazioni utili per poter elaborare dei progetti specifici dentro una visione complessiva che riguarda l'intero territorio. Se in prima battuta l'analisi ha interrogato tutta la fascia costiera per far emergere punti di forza, punti di debolezza, minacce ed opportunità, nella seconda parte ci si è soffermati in modo più specifico sull'identità che compone ogni parte e da cui abbiamo dedotto la grande complessità racchiusa dentro questo tratto di costa. È in ragione di questa stessa complessità che la buona riuscita di un progetto dipende dall'accuratezza dell'analisi, dove per complessità ci si riferisce alle parti in cui è possibile frazionare una realtà pur mantenendo autonomi i problemi che la riguardano.

Il progetto è sviluppato sulla porzione a cavallo tra gli ambiti urbano e semi-urbano. La scelta è ricaduta su questa parte per diverse ragioni. Una è sicuramente legata alle competenze acquisite, non sufficienti per elaborare un progetto di carattere paesaggistico o ambientale. Discorso simile può essere fatto per l'ambito agricolo, in cui la delicatezza della questione deve necessariamente passare da competenze appartenenti al mondo dell'agronomia e dell'economia. Infine, l'ambito storico era quello che lasciava meno possibilità di manovra per poter sperimentare o proporre soluzioni alternative e su cui ritengo bisognerebbe intervenire attraverso l'adozione di politiche più che attraverso interventi urbanistico-architettonici sul costruito, dando per "concluso" il processo di consolidamento urbano. Ecco allora che la scelta è ricaduta sugli ambiti urbano e semi-urbano, ovvero quelli più vicini all'originario insediamento il cui carattere predominante è quello residenziale.

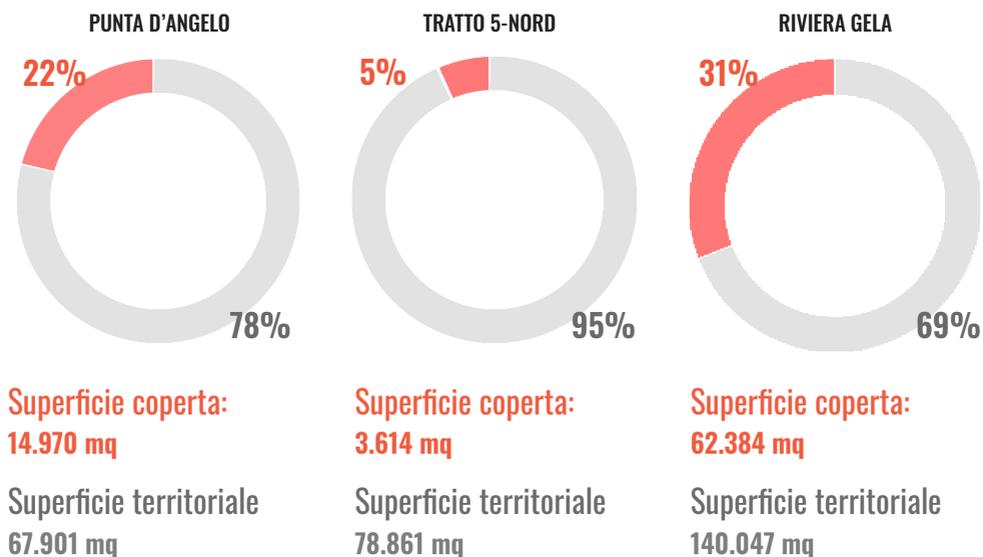
L'area interessata dal progetto interessa un tratto lungo circa un chilometro e largo 600 metri in cui viene proposto l'inserimento di una vasta gamma di funzioni che diversifichino l'offerta residenziale. Alcune delle funzio-

ni inserite nel progetto ed altri elementi (specialmente quelli riguardanti la viabilità) sono pensati per potere essere applicati o estesi ad aree esterne a quella in esame.

8.1.1 IL METODO APPLICATO

Le informazioni per il progetto, utili a descrivere nella maniera più precisa possibile la realtà, sono frutto dell'interpolazione di tre sorgenti di informazioni: il disegno vettoriale del PRG fornito dal Comune di Vittoria, le immagini satellitari tratte da *Google Earth* e l'osservazione *in situ*. La necessità di ricorrere a diverse fonti sorge dal fatto che ognuna di esse è capace di offrire informazioni diverse, la cui sovrapposizione permette di raggiungere un risultato soddisfacente per la descrizione della realtà in cui si agisce. Il disegno vettoriale del Piano regolatore, ad esempio, nonostante fosse aggiornato al 2008 offre il miglior strumento per studiare la morfologia e quantificare i fenomeni; le immagini satellitari, che rappresentano lo stato di fatto al 20 giugno 2019, hanno permesso di aggiornare il *file* vettoriale aggiungendo le costruzioni successive, oltre a fornire una terza dimensione per la valutazione dello spazio; infine i sopralluoghi sono stati utili per percepire sensazioni alla scala umana, verificare dimensioni, osservare dinamiche e fotografare lo stato attuale.

Le immagini satellitari, inoltre, sono state utili per individuare tutti quei micro vuoti urbani che non fossero pertinenze delle residenze e che quindi consentissero una maggiore libertà d'azione nell'elaborazione delle proposte. Questa informazione, ad esempio, non è estraibile da un documento vettoriale ed è stata accuratamente verificata attraverso il sopralluogo. In sostanza, il sopralluogo ha completato le informazioni tratte dalle immagini aeree, che a loro volta hanno supportato quelle tecniche ufficiali a disposizione.



8.2 RIVIERA GELA: LE POSSIBILITÀ PRESENTI

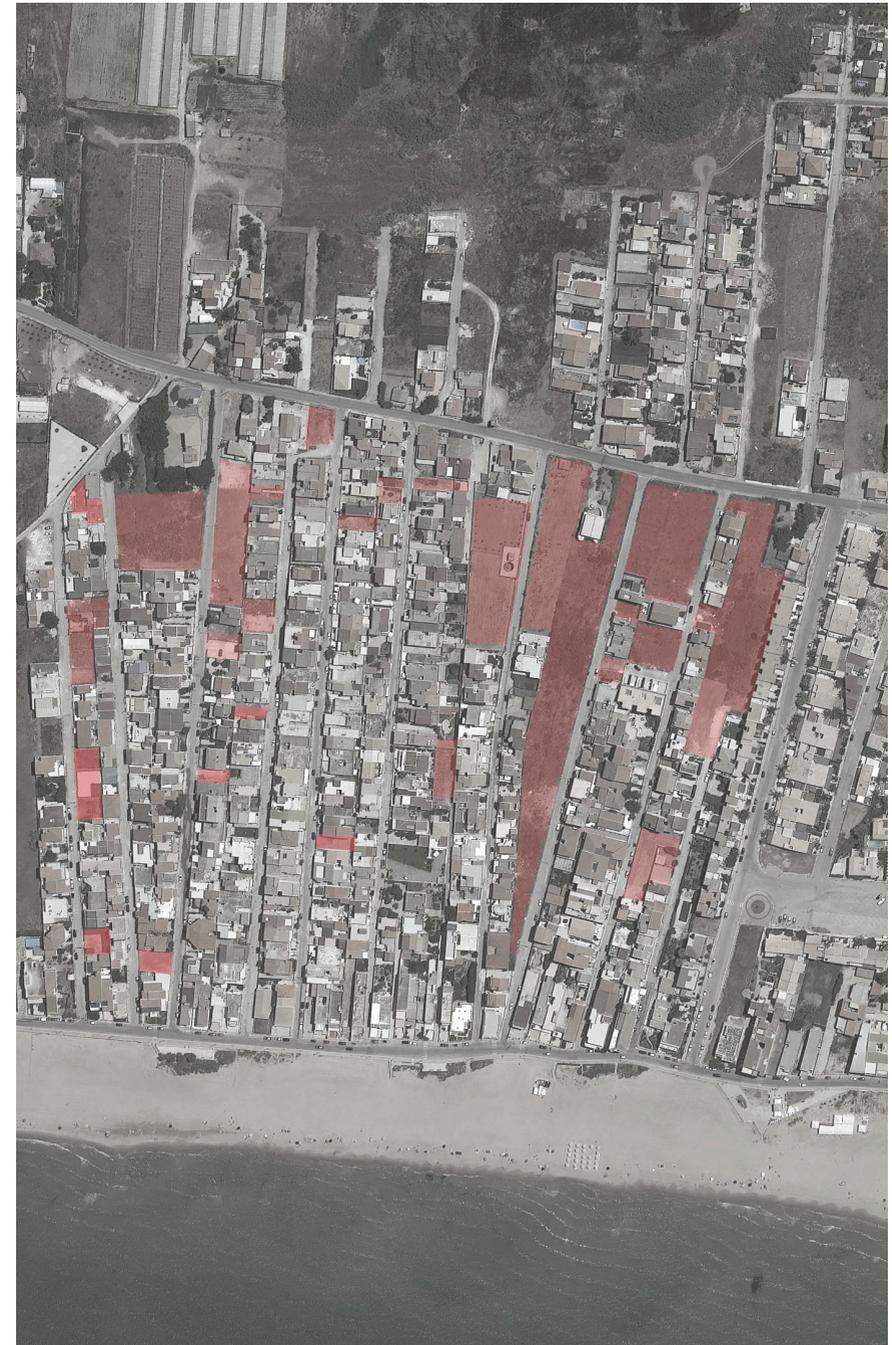
Il progetto unisce tre aree diverse, per ragioni di densità, morfologia, possibilità e tipi d'intervento, classificazione urbanistica, ecc... L'area in questione, denominata "Riviera Gela" è quella più densamente urbanizzata e più prossima al centro storico.

Il tracciato viario è di semplice lettura, in quanto formato da una infrastruttura a pettine fatta di strade parallele tra loro e perpendicolari al mare, connesse dai due assi trasversali aventi un maggior volume di traffico, ovvero la SP31 (in alto nell'immagine) e il lungomare (in basso). Data la struttura consolidata, ma non per questo completa, il progetto si serve dalle aree libere e quindi potenzialmente sfruttabili per implementare servizi, viabilità e spazi verdi. Alcune di queste sono di grandi dimensioni e chiaramente visibili nell'immagine a fianco mentre altre, più piccole, sono state individuate attraverso un'osservazione incrociata tra immagini satellitari e sopralluogo, come descritto previamente.

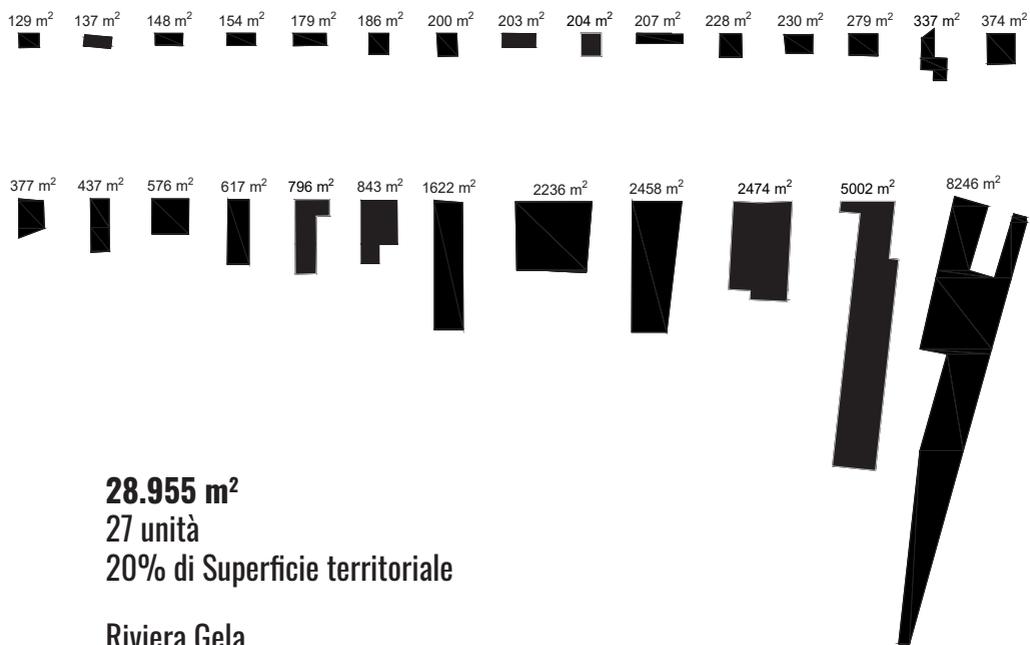
Uno dei problemi che il progetto cerca di risolvere è connettere trasversalmente le vie parallele, con il fine di migliorare i collegamenti, la coesione tra gli edifici e quindi tra le persone. L'altro vantaggio di poter disporre di collegamenti trasversali consentirebbe al traffico delle automobili di essere deviato prima di giungere sul lungomare, infrastruttura cardine per la vita sociale e la mobilità pedonale della città.

Partendo dall'idea che la strada è lo spazio pubblico per eccellenza grazie alle sue caratteristiche di prossimità e diffusione, il progetto cerca di valorizzare il suo carattere di spazio pubblico in cui è possibile "stare" e non solamente transitare. Per raggiungere questo obiettivo è necessario risolvere prima il problema della sosta dei veicoli.

La frangia dei 150 metri dalla battigia, in cui il PRG vieta la circolazione veicolare, si trasforma quindi in uno spazio pubblico capillare che si insinua all'inizio di ogni via e in cui non è permesso l'accesso ai veicoli. Il vantaggio è che lo spazio aperto delle case (patii e verande) rivolte verso la strada si amplia improvvisamente fungendo da filtro tra interno ed esterno, tra privato e pubblico e



8. Il progetto



come elemento di connessione tra gli spazi privati delle singole case. Il patio, elemento di transizione tra l'esterno e l'interno delle abitazioni, tra pubblico e privato, può quindi comunicare con la strada che "è sempre stata paradigma della città, luogo in cui si esercitano forme dirette di scambio e di relazione informale e conviviale"¹. Dopo essersi occupati del problema della viabilità, il rimanente spazio dei lotti liberi è stato utilizzato per localizzare i servizi (commerciali, alimentari, per lo svago, per il gioco, lo sport, l'ozio, la *street art*, ecc...). Il vantaggio di promuovere piccoli progetti indipendenti è svincolarsi da un *masterplan* per poter operare per piccole parti, in cui la possibilità di avviare attività di cooperazione è concreta. Le funzioni inserite nel

1 R. Bassani, *La strada, spazio pubblico per eccellenza*, in *Il Giornale dell'Architettura*, pubblicato il 5 luglio 2021 [On-line]. Disponibile in: <https://partnership.ilgiornaledellarchitettura.com/2019/07/11/la-strada-spazio-pubblico-per-eccellenza/> [consultato il 31 dicembre 2021].





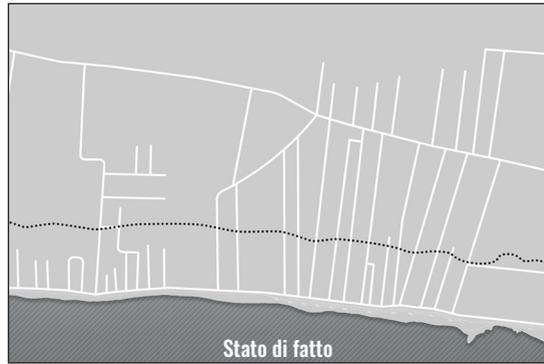
progetto sono molteplici dato che la città è pressoché priva di servizi di qualsiasi tipo. Nella ricerca delle funzioni più adeguate, il progetto cerca di fornire spazi in cui ogni categoria di cittadini possa esprimersi e riunirsi, "cucendo su misura" ogni spazio e caratterizzandolo funzionalmente per rispondere ad esigenze specifiche, utile a creare adesione e coesione di gruppi specifici intorno al progetto e alla sua realizzazione.

Le funzioni inserite promuovono attività con l'obiettivo di aumentare l'offerta di servizi e al contempo migliorare l'immagine e la vivibilità della città. Le funzioni sono volte alla promozione di: sport, natura, spazi dedicati per bambini, campeggio, *street food*, *street art*, cineproiezioni, l'ozio e tempo libero, ecc...

La maggior parte delle funzioni proposte si inserisce dentro aree residuali rimaste inedificate nel tessuto urbano e per questo le proposte si configurano per essere velocemente realizzabili e con il minimo costo. Ad eccezione dei collegamenti viari trasversali e della realizzazione del parco più grande, che si conforma alle prescrizioni del piano regolatore, tutte le altre funzioni hanno carattere temporaneo e, in accordo con le teorie del *tactical urbanism*, lanciano il seme per mettere alla prova la risposta della città e della comunità di fronte al cambiamento dell'ordine presente.

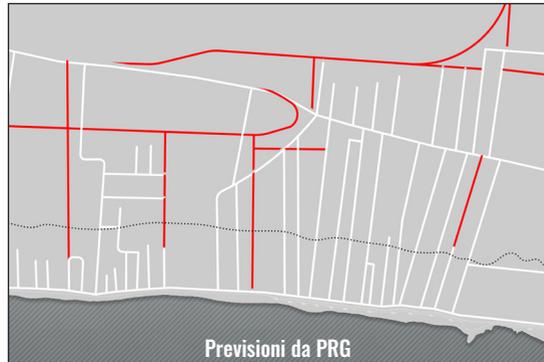
Le funzioni pensate per occupare temporaneamente i lotti edificabili sono pensate con il duplice vantaggio di conferire dinamicità al tessuto urbano e generare un beneficio economico per il proprietario, condizione imprescindibile per incentivare il cambio.

DIAGRAMMI: PROGETTO DI COMPLETAMENTO DEL SISTEMA VIARIO



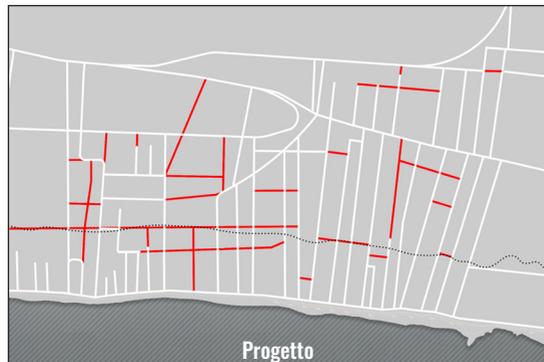
Stato di fatto

Lo stato di fatto mostra un sistema viario fatto quasi esclusivamente di strade parallele tra loro, senza che vi siano collegamenti trasversali tra di esse. I problemi generati da questo sistema causano una congestione del traffico sugli unici due assi trasversali, riducendo considerevolmente la sicurezza e lo spazio dedicato alla circolazione pedonale. Da notare il netto scollamento tra le strade di Punta d'angelo e il resto del sistema.



Previsioni da PRG

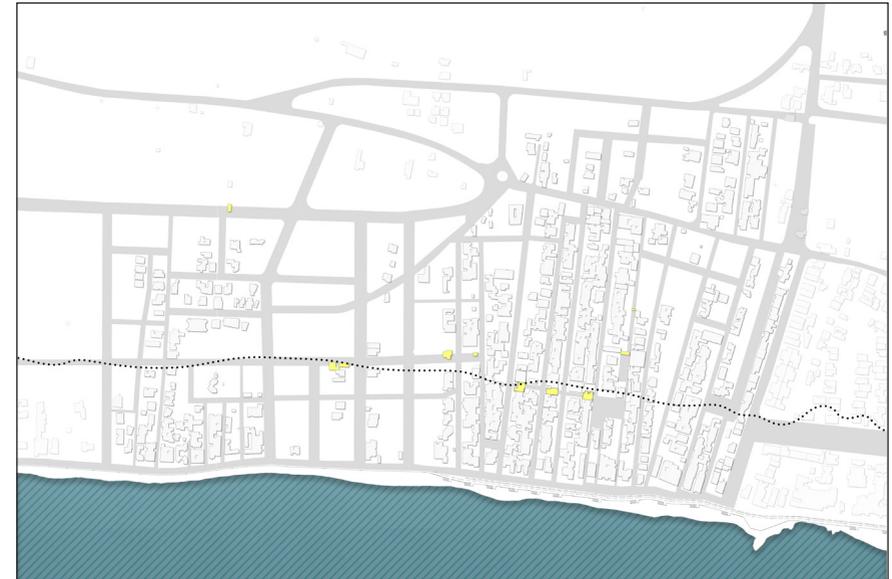
Il piano regolatore prevede la continuazione del sistema ad assi paralleli estendendolo su tutto il tratto di costa. Uno degli assi orizzontali serve a dividere la zona urbana da quella agricola mentre il secondo crea una via alternativa di accesso al centro storico. Essendo un progetto di scala vasta non si occupa delle connessioni a livello locale.



Progetto

Il progetto si preoccupa in prima battuta di risolvere il problema della viabilità connettendo le strade tra loro. L'obiettivo è deviare il traffico veicolare prima che giunga sul lungomare e nel rispetto della fascia dei 150 metri, oltre il quale il PRG vieta la circolazione veicolare. Alle previsioni di Piano viene sovrapposto un asse parallelo al lungomare e collocato sul limite di inedificabilità assoluta; elemento di connessione per tutti i progetti lungo il tratto di costa.

Demolizioni

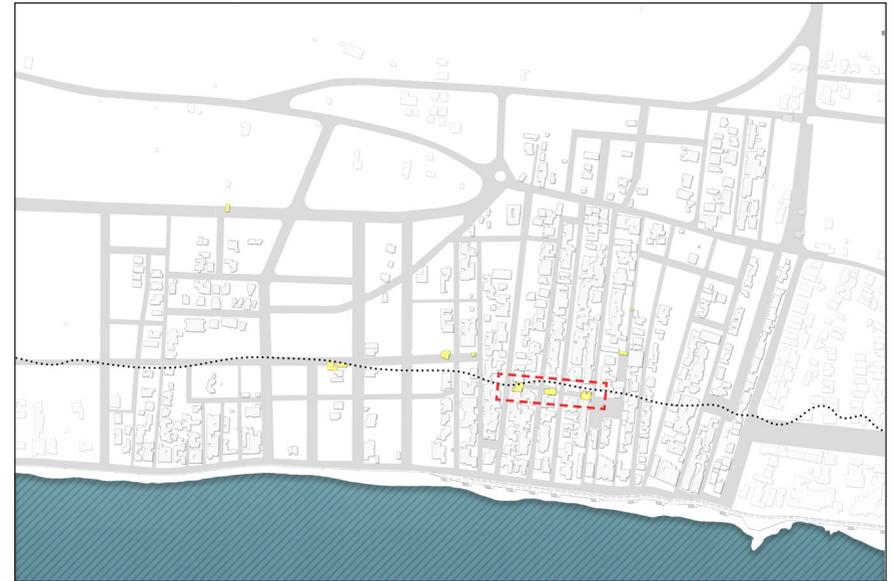


Il prezzo da pagare per la realizzazione di questo sistema di mobilità è la demolizione di alcuni edifici, decisa per il perseguimento di un pubblico interesse. Per la scelta degli edifici si è tenuto conto di tre fattori concomitanti:

1. Limite di rispetto dei 150 metri dalla battigia (linea a punti del disegno in alto)
2. Possibilità di allineamenti del tratto stradale
3. Presenza di aree non costruite, vuote o di pertinenza

In termini legali, la demolizione prevede il pagamento di una indennità e consente il trasferimento dei diritti edificatori su specifiche per nuovi insediamenti. Infatti, è ipotizzabile l'applicazione del principio della perequazione, discusso nel testo. Vengono individuate nuove aree idonee per ricevere la volumetria costruibile o costruita, con l'incentivo di offrire volumetria aggiuntiva oltre all'indennizzo. Per far ciò, nei calcoli urbanistici verrà aggiunta alla volumetria disponibile nelle aree CS1A e CS2A la volumetria sottratta da questo intervento.

SEZIONI STRADALI

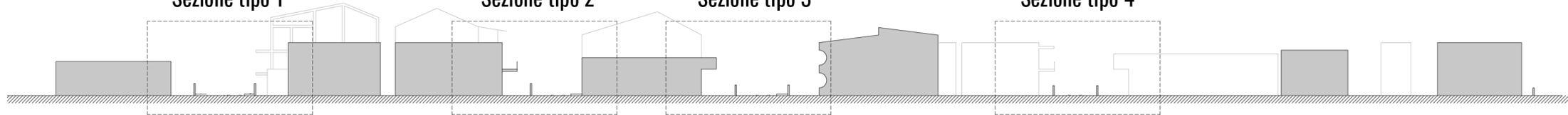


Via dei cefali
Sezione tipo 1

Via cernia
Sezione tipo 2

Via dentice
Sezione tipo 3

Via delle sardine
Sezione tipo 4



Scala 1:500

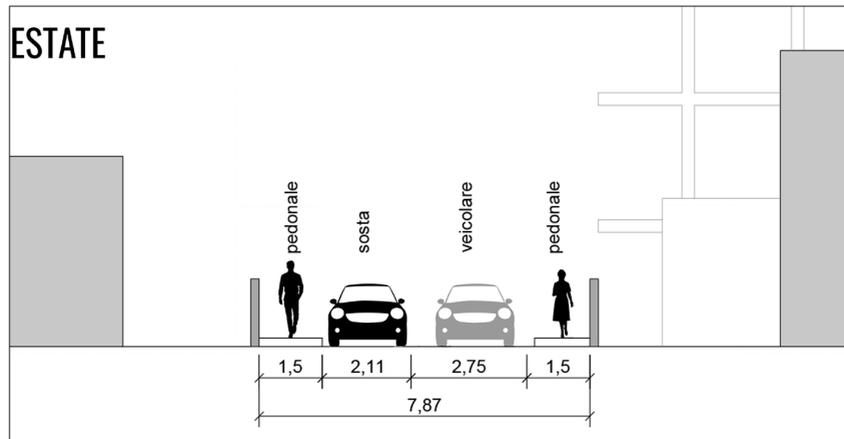
Il riferimento normativo usato per riprogettare le strade nelle sue varie parti è stato il Decreto ministeriale del n. 6792 del 5/11/2001 "norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade".

In particolare si è tenuto in considerazione:

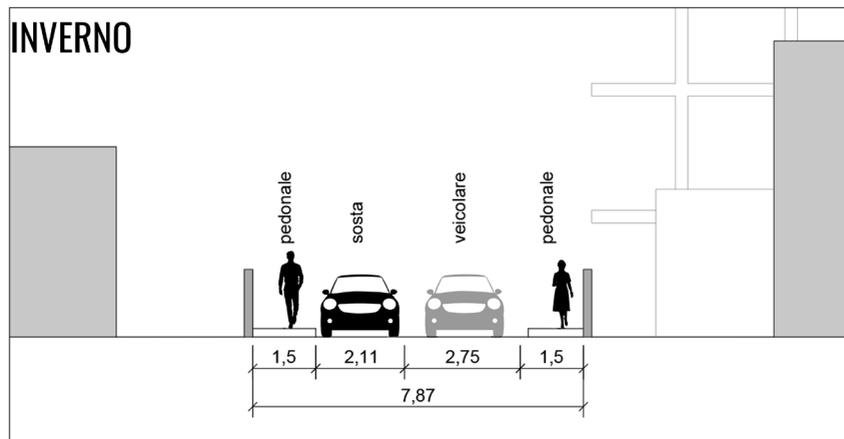
- larghezza minima del marciapiede 1,50 metri
- dimensione minima della carreggiata in strade locali a carattere urbano 2,75 metri
- larghezza dello stallo per sosta longitudinale pari a 2,00 metri



ESTATE



INVERNO



VIA DEI CEFALI - SEZIONE STRADALE TIPO 1

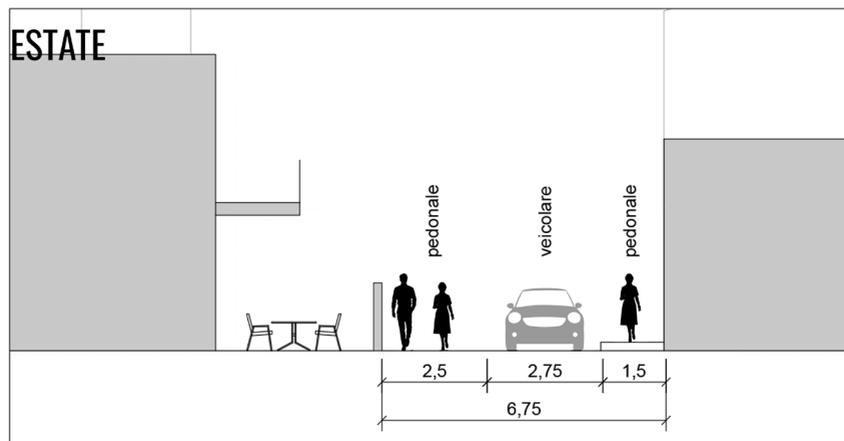
Tra le quattro vie analizzate per riconfigurare il sistema della viabilità che sia compatibile con il progetto, questa è quella che presenta la sezione stradale più larga. Nonostante il progetto ponga le sue basi sulla promozione della mobilità dolce, qui si decide mantenere inalterato il sistema della circolazione, prevedendo la costruzione di due marciapiedi di larghezza minima sui due lati. Questo garantisce che nei periodi di maggiore affluenza la sosta dei veicoli può avvenire solo lungo uno dei due lati e non su entrambi come oggi avviene. Sarebbero così garantite le tre funzioni di circolazione pedonale, carrabile e sosta veicolare.

Il progetto cerca, in generale, soluzioni versatili che possano adattarsi alla diversa pressione abitativa a cui la città deve rispondere a seconda della stagione.

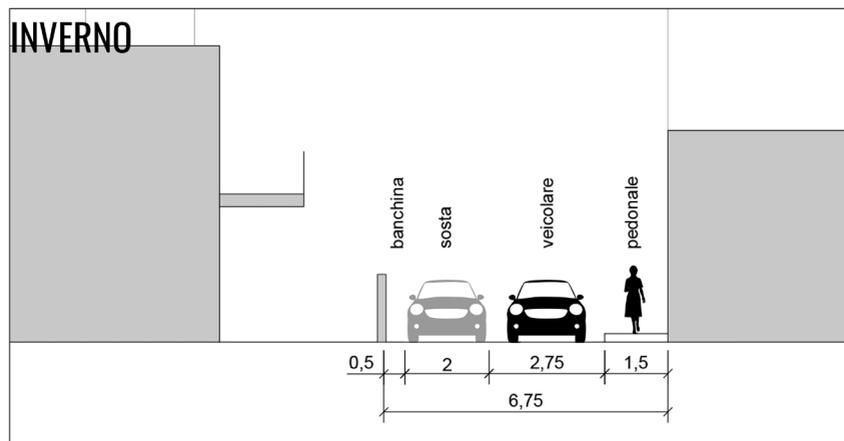
Questo è l'unico caso tra quelli approfonditi in cui non vi sono differenze tra situazione invernale e situazione estiva.



ESTATE



INVERNO



VIA CERNIA - SEZIONE STRADALE TIPO 2

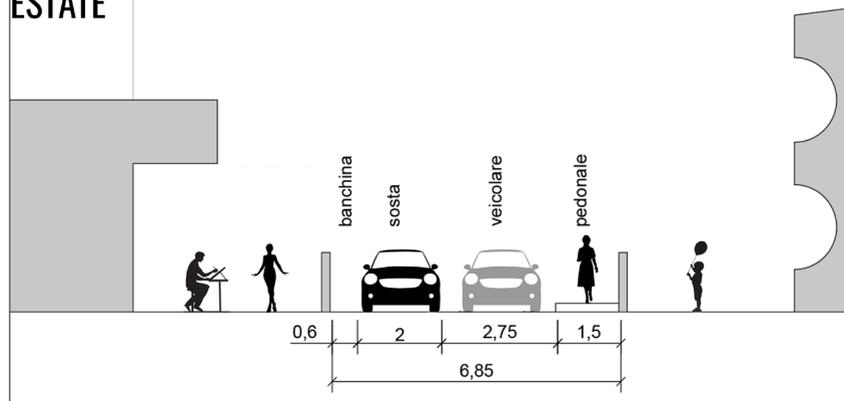
La sezione stradale si riduce rispetto alla precedente, il che obbliga a cercare soluzioni distinte tra estate e inverno.

In questo caso esiste una larghezza della carreggiata che permetterebbe la separazione della circolazione pedonale tramite marciapiede su entrambi i lati. Tuttavia, non consentirebbe la sosta ai residenti durante il periodo invernale, costringendo il conducente a parcheggiare in una delle aree adibite a parcheggio. Considerando che durante il periodo invernale la pressione veicolare è molto bassa e che la sosta non genera problemi di congestionamento, si è preferito adottare una soluzione "politica", ossia di gestione del traffico attraverso l'introduzione di norme stagionali. In pratica, una soluzione intermedia tra le abitudini dei cittadini a parcheggiare il veicolo in prossimità della propria dimora e le buone pratiche dell'urbanismo.

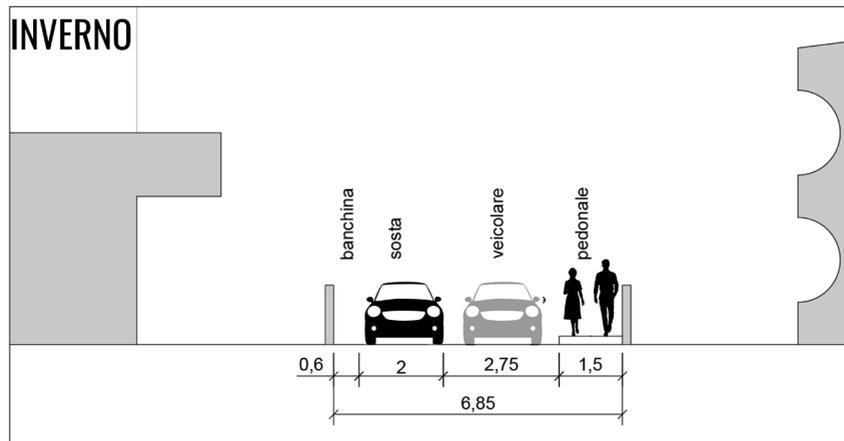
L'assenza di marciapiede consente che la carreggiata sia usata comodamente da pedoni e veicoli a seconda della stagione.



ESTATE



INVERNO

**VIA DENTICE - SEZIONE STRADALE TIPO 3**

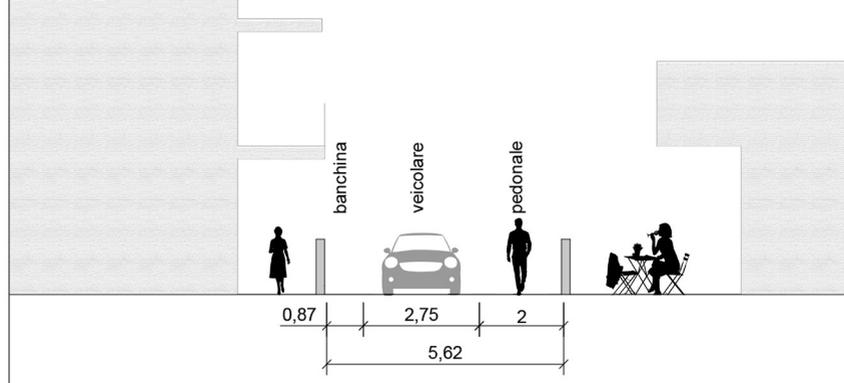
Il caso è simile al precedente.

La sezione di via Dentice consente di prevedere la costruzione di un marciapiede lungo un lato avente la larghezza minima indicata dalla legge e garantire una corsia per la sosta e una per la circolazione dei veicoli durante il periodo estivo e quello invernale. A differenza del precedente, si vuole mettere in evidenza la possibilità di mantenere invariata la situazione stagionale con due finalità principali:

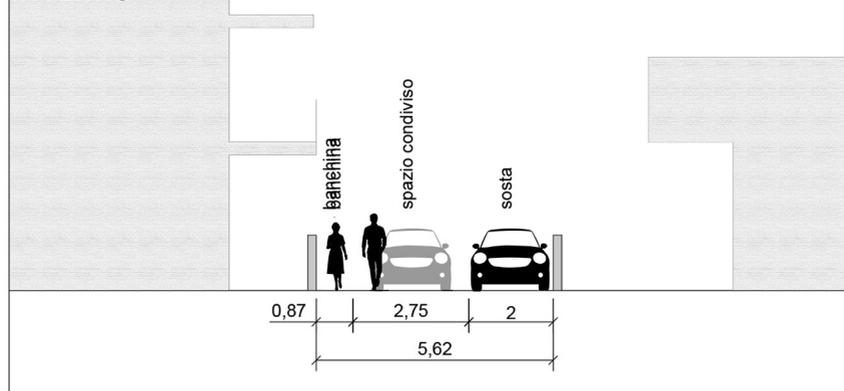
- rendere graduale il passaggio dal sistema di tipo 3 dal sistema di tipo 2
- mettere alla prova la capacità di carico delle aree di parcheggio previste nel progetto.



ESTATE



INVERNO



VIA DELLE SARDINE - SEZIONE STRADALE TIPO 4

Come in tutte le strade di questa zona, nonostante la larghezza della carreggiata non lo permetta, è abitudine diffusa, accettata e radicata riservare uno dei due lati della strada al parcheggio dei veicoli. Dato che la rimanente parte deve necessariamente essere lasciata libera per la circolazione dei veicoli, non rimane larghezza sufficiente per costruire almeno un marciapiede. Questo serve per dimostrare che la priorità in tema di circolazione è data alle automobili.

Via delle sardine ha una larghezza di 5,62 metri, il che significa che per poter costruire un marciapiede di larghezza minima, come prescritto dal Ministero delle Infrastrutture e trasporti con decreto n. 6792/2001, la carreggiata si ridurrebbe a 4,10 metri. Una larghezza insufficiente per poter ospitare anche la sosta. Il progetto, allora, muove dall'idea di differenziare la circolazione in base alla stagione, viste le differenze di affollamento tra estate e inverno.

Il progetto rinuncia alla costruzione del marciapiede sulle strade la cui larghezza non è sufficiente per ospitare sosta e circolazione sulla rimanente parte della carreggiata. Questo dà una certa versatilità alla strada.

La condizione invernale consente la sosta lungo un lato e una situazione di promiscuità nella rimanente parte in cui circolazione veicolare e pedonali condividono la stessa carreggiata. In materia urbana questo tipo di situazioni è denominata *shared space* o spazio condiviso. Studi a riguardo hanno dimostrato che la situazione di incertezza riguardo alla priorità di circolazione inducono i veicoli a procedere con molta più prudenza, garantendo un livello di sicurezza pari alle strade con marciapiede. Nel periodo estivo, invece, viene proibita la sosta, compensata dalle diverse aree di parcheggio previste dal progetto che soddisfano lo standard urbanistico. La carreggiata è quindi ad uso esclusivo dei pedoni.

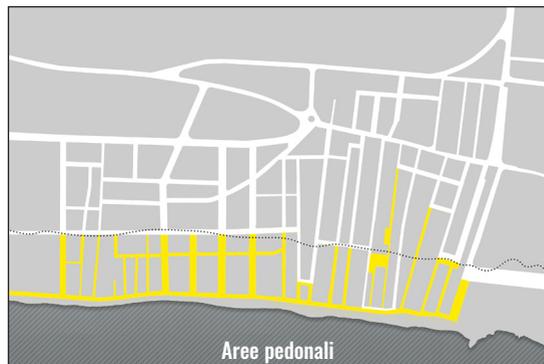
DIAGRAMMI: PROGETTO MOBILITÀ DOLCE



Limite di inedificabilità assoluta

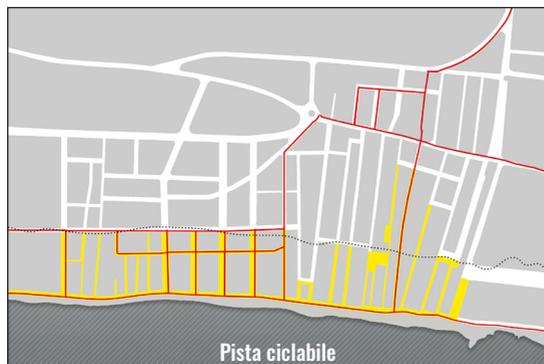
Le zone F9 destinate ad attrezzature ed impianti per la fruizione del mare, comprese entro i 150 metri dalla battigia, "sono escluse dal traffico motorizzato, fatta eccezione per i mezzi di pronto soccorso e per la sicurezza"¹. Nel rispetto di questo vincolo, si è cercato di rispettare quanto più possibile le prescrizioni di Piano.

¹ Città di Vittoria, 2017



Aree pedonali

Ad oggi completamente sprovvista di aree esclusive per la circolazione dei pedoni, è una prerogativa fondamentale per ogni città marittima. Questo tema non è solo legato alla qualità dello spostamento e alla sua sicurezza; infatti, data la composizione della quasi totalità delle abitazioni, le aree pedonali si offrono per essere degli ampliamenti delle verande private, creando così una fascia di connessione tra questi spazi semi-privati.



Pista ciclabile

La prerogativa degli spostamenti in bici assume un valore forse maggiore che nelle grandi città. La distanza tra i due punti estremi del territorio comunale che va da strada Costa fenicia all'estuario del fiume Ippari è di 6,7 chilometri, con un tempo di percorrenza di circa 25 minuti; il territorio pressoché pianeggiante, il clima favorevole e la vista del mare che accompagna ogni pedalata, creano condizioni perfette per promuovere questo tipo di mobilità.

Flussi di circolazione

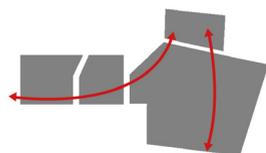


Oltre alla previsione di nuove aperture del sistema viario è stata studiata anche circolazione interna, affinché fosse compatibile con quella dolce. Le strade a doppio senso di circolazione e perpendicolari alla costa sono dirette principalmente ai turisti che infatti terminano con una grande area di parcheggio.

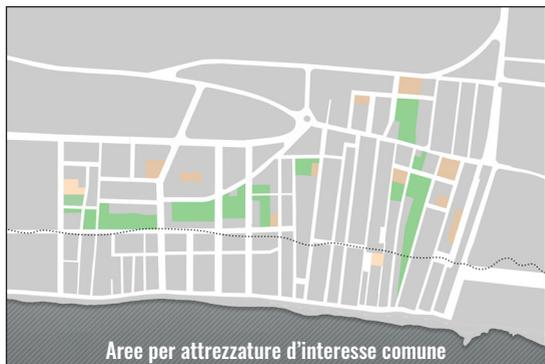
DIAGRAMMI: PROGETTO SERVIZI E AREE VERDI



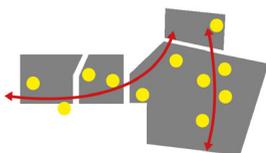
Aree a verde pubblico



La disposizione delle aree verdi è realizzata tenendo conto delle disposizioni di piano, per posizionamento e quantità. L'obiettivo è creare delle nuove centralità ma al tempo stesso unire i differenti pezzi di cui è composta questa parte di città.



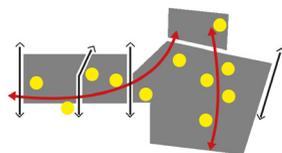
Aree per attrezzature d'interesse comune



Discorso simile per i servizi. Nell'area BS2 il PRG prevede già la collocazione, la cui destinazione d'uso dei suoli infatti non è residenziale. Nelle aree CS1 e CS2 quantifica la quantità minima ma lascia ai piani di lottizzazione la disposizione.

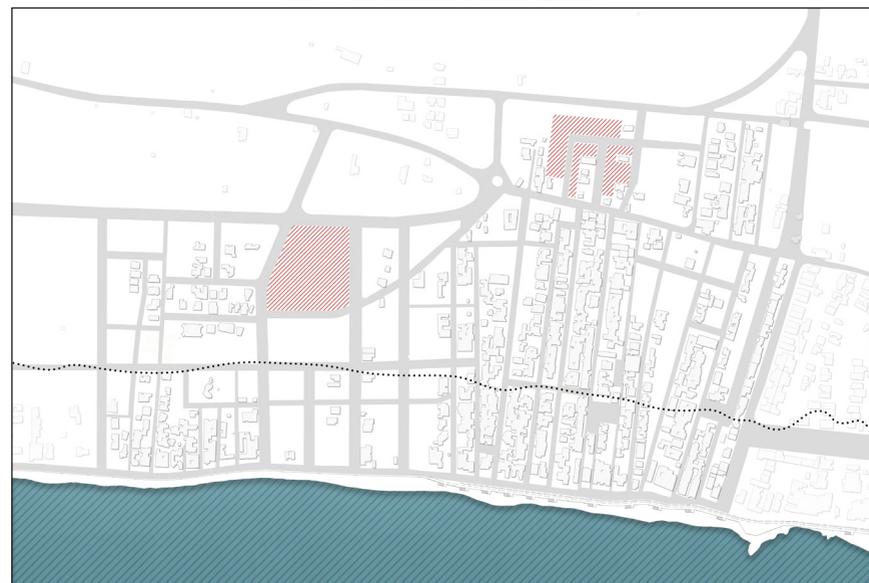


Aree per parcheggi



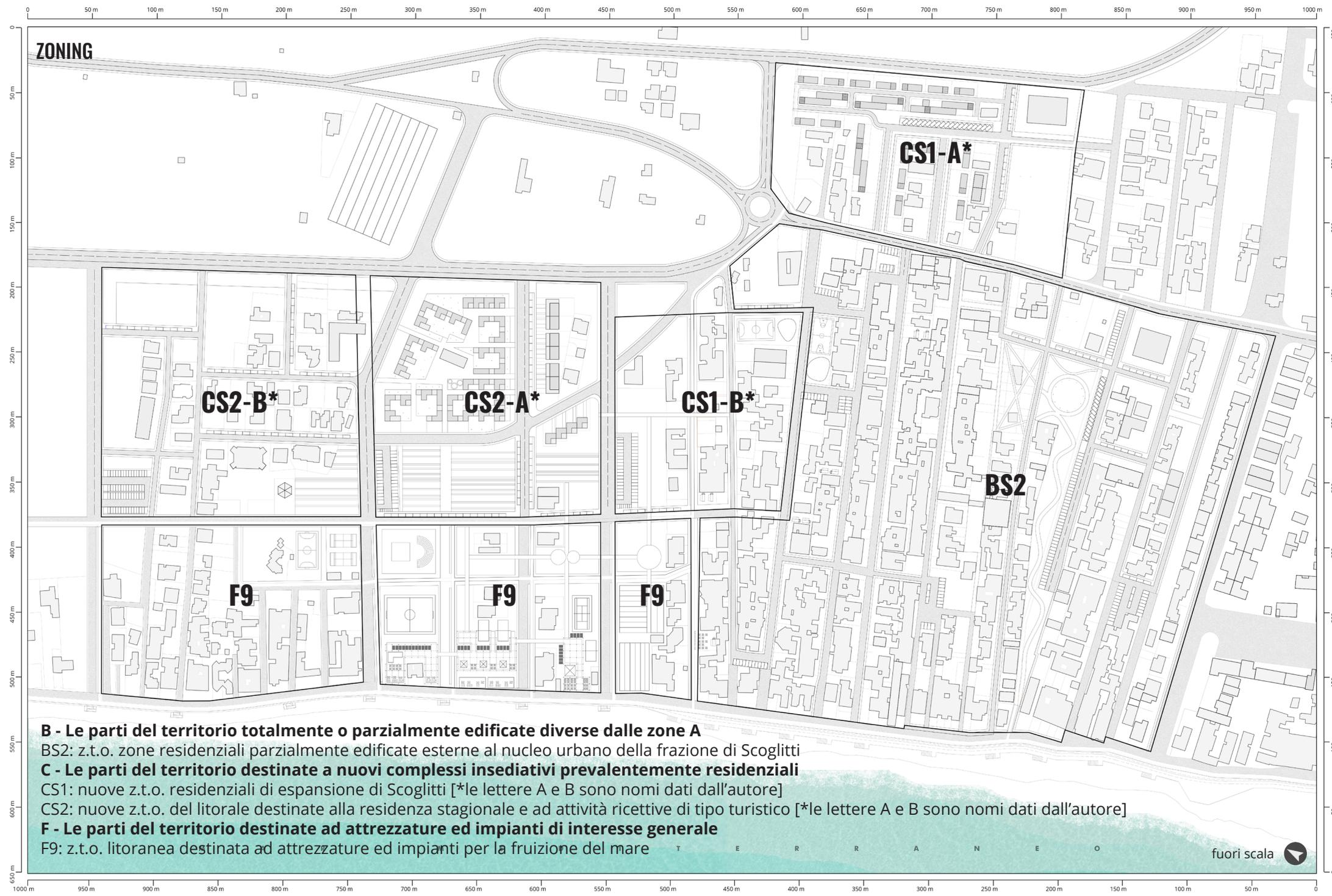
I parcheggi rispettano la logica definita dal Piano per le nuove aree di espansione della città e, dunque, sono posti alla fine dei nuovi assi di paralleli oltre cui non è consentita la circolazione. In Riviera Gela si cerca di frazionare le aree per diffonderle il più possibile.

Aree di nuova edificazione



Compatibilmente con i calcoli urbanistici, delle cinque zone presenti nell'area di progetto divise dallo zoning in BS2, CS1 e CS2 solo due di esse disponevano di volumetria costruibile. In virtù di ciò sono state individuate due aree per destinazione residenziale. La scelta è avvenuta dopo aver progettato il sistema di viabilità e disposto gli standard urbanistici.





B - Le parti del territorio totalmente o parzialmente edificate diverse dalle zone A

BS2: z.t.o. zone residenziali parzialmente edificate esterne al nucleo urbano della frazione di Scoglitti

C - Le parti del territorio destinate a nuovi complessi insediativi prevalentemente residenziali

CS1: nuove z.t.o. residenziali di espansione di Scoglitti [*le lettere A e B sono nomi dati dall'autore]

CS2: nuove z.t.o. del litorale destinate alla residenza stagionale e ad attività ricettive di tipo turistico [*le lettere A e B sono nomi dati dall'autore]

F - Le parti del territorio destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale

F9: z.t.o. litoranea destinata ad attrezzature ed impianti per la fruizione del mare

fuori scala 

I NUMERI DI PROGETTO

22,3 ha

Superficie territoriale

16,3 ha

Superficie fondiaria

31,48 % Rapporto di copertura

52.895 mq

Superficie coperta

300.000 mc

Volumetria esistente

23.494 mc

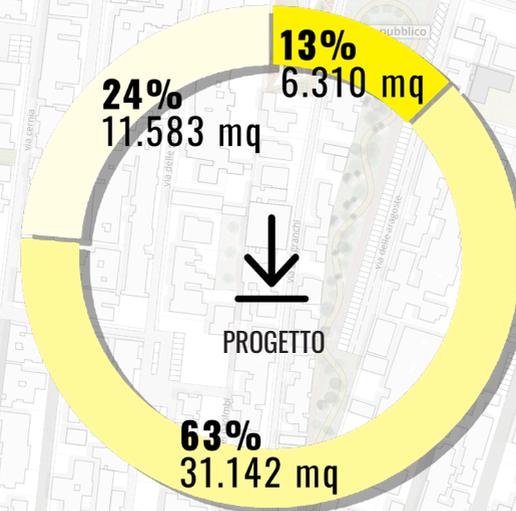
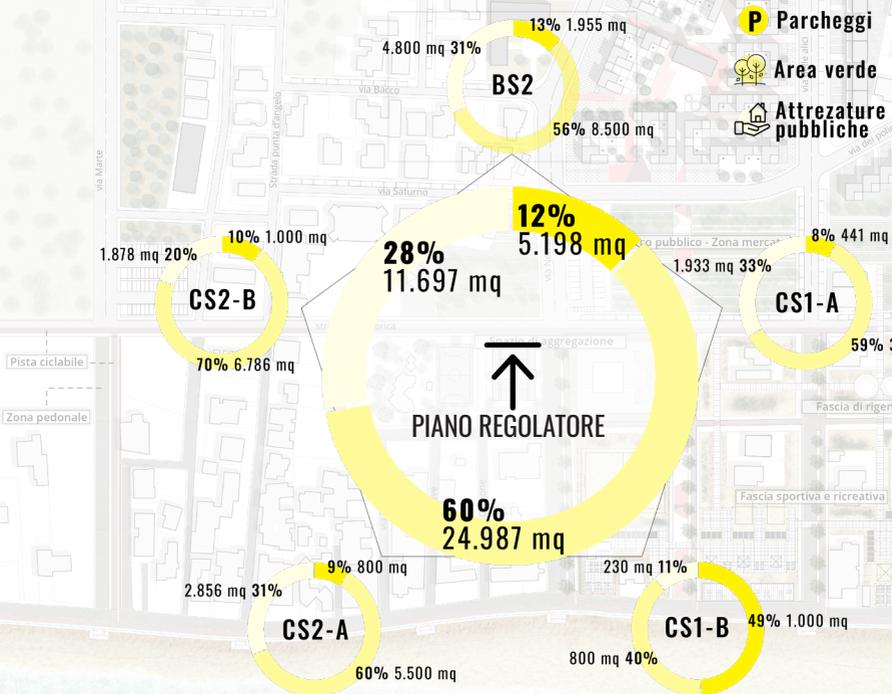
Volumetria costruibile*



+ di 3000

*Il dato si riferisce alle zone CS1-A e CS2-A. La BS2 ha un indice di Densità fondiaria variabile, mentre la CS1-B e la CS2-B risultano avere una volumetria costruita superiore a quella edificabile.

STANDARD URBANISTICI

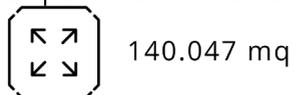


21.944 mc

Volumetria di progetto

8. Il progetto

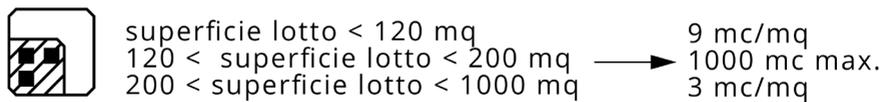
Superficie territoriale



Superficie fondiaria



Densità fondiaria



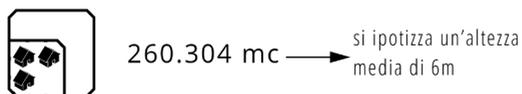
N° abitanti (ipotesi)



Superficie coperta



Volumetria esistente



Volumetria costruibile



Parcheggi



Aree verdi



Attrezzature d'interesse comune



DATI DI PROGETTO

Volumetria di progetto



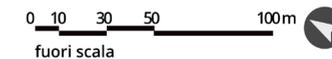
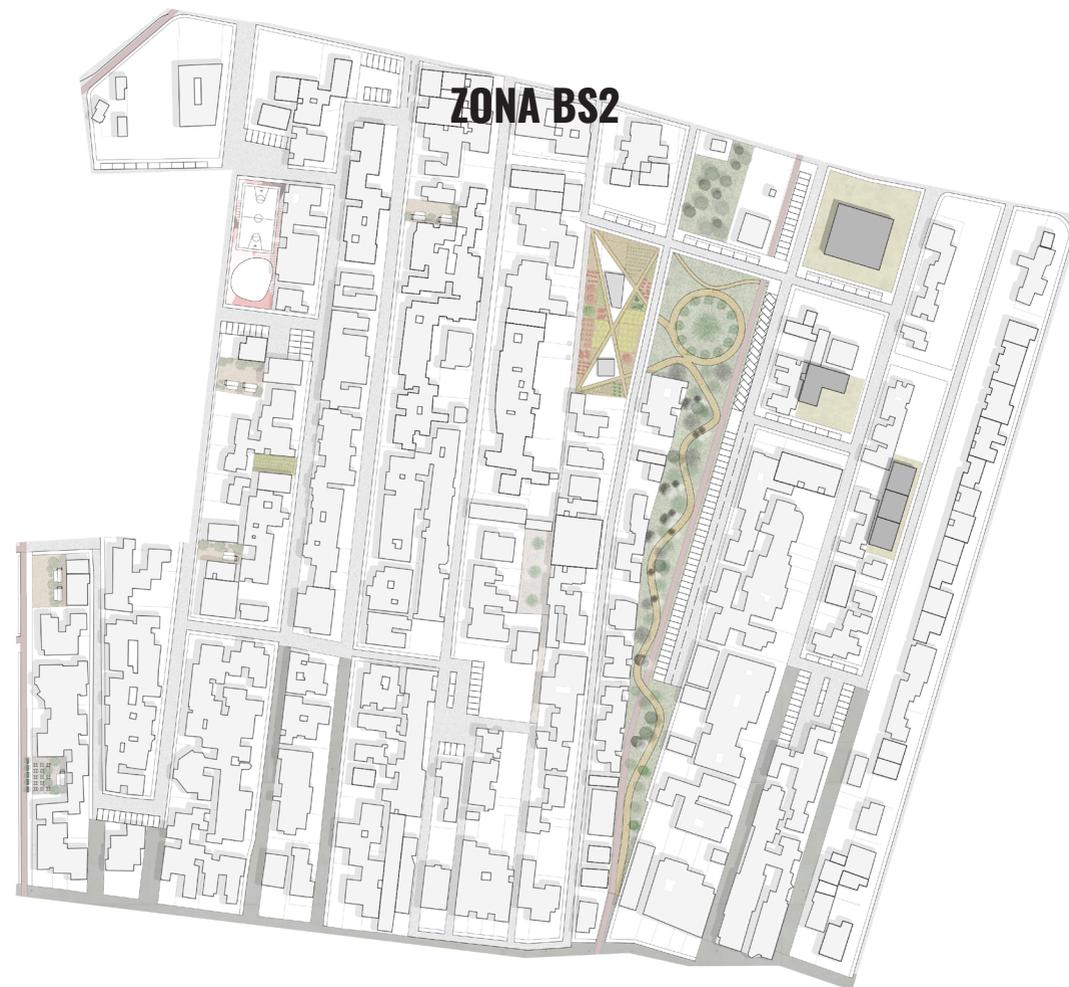
Parcheggi



Aree verdi



Attrezzature d'interesse comune



Nella pianta dell'immagine precedente spicca l'area del parco pubblico (img. 1), progettata in accordo con le prescrizioni del piano regolatore. La sua estensione e la sua forma lo rendono uno spazio di connessione tra le due vie di comunicazione principali, il lungomare e la SP31, ma con l'esclusività di essere molto più "camminabile" rispetto alle altre vie parallele. Anche qui la caratteristica di attraversabilità è fondamentale per ristabilire i contatti tra pedone e città. L'andamento sinuoso fa sì che si generino degli spazi tra la cortina compatta dei retri degli edifici e la strada. Su queste aree si installano tre aree gioco per bambini diversificate per età da 0 a 3 anni, da 3 a 6 e da 6 a 12. Le aree più sicure, ovvero quelle delimitate dai muri posteriori degli edifici, sono dedicate alle fasce d'età inferiori. La scelta di differenziare le aree gioco per età è figlia dei progetti realizzati



Img. 1. Immagine evocativa del parco e delle aree gioco. I retri degli edifici sullo sfondo e il percorso ondulato delimitano degli spazi protetti su cui inserire attività per bambini. Questa soluzione permette di sfruttare la cortina posteriore delle case per diffondere contenuti artistici e messaggi sociali

Img. 2. Il parco nella sua parte superiore. Gli orti sociali e due piccole serre innovative ricordano l'identità del territorio e dimostrano che le attività agricole possono avere anche un valore estetico e sociale.



da Aldo van Eyck dopo la II guerra mondiale ad Amsterdam. Questo principio, applicato genericamente a tutto il progetto, riconosce ad ogni categoria di cittadino uno spazio in cui possa riconoscersi, esprimersi e riunirsi. Sul progetto del parco si affronta anche il tema dei retri degli edifici su cui si proietta la possibilità di una riqualificazione estetica della città e la veicolazione di messaggi attraverso la *street art*. La parte più larga di questo cuneo, invece, ospita due diverse funzioni: una è uno spazio polivalente circolare il cui perimetro è lungo 100 metri e che non vuole ricoprire una funzione specifica, ma essere uno spazio libero per ogni cittadino; a fianco, una zona orticola collocata in posizione centrale per fungere da catalizzatore sociale. Oltre ai caratteri funzionali, le aree sono formalmente opposte per accentuarne il carattere di unicità (img. 2).

8. Il progetto

Superficie territoriale

 23.243 mq

Superficie fondiaria

 17.633 mq

Densità fondiaria

 1 mc/mq — 17.633 mc max.

N° abitanti max.

 176 — 100 mc/ab. D.M. 1444/68

Superficie coperta

 1.794 mq

Volumetria esistente

 8.100 mc

Volumetria costruibile

 9.533 mc

Parcheggi

 441 mq

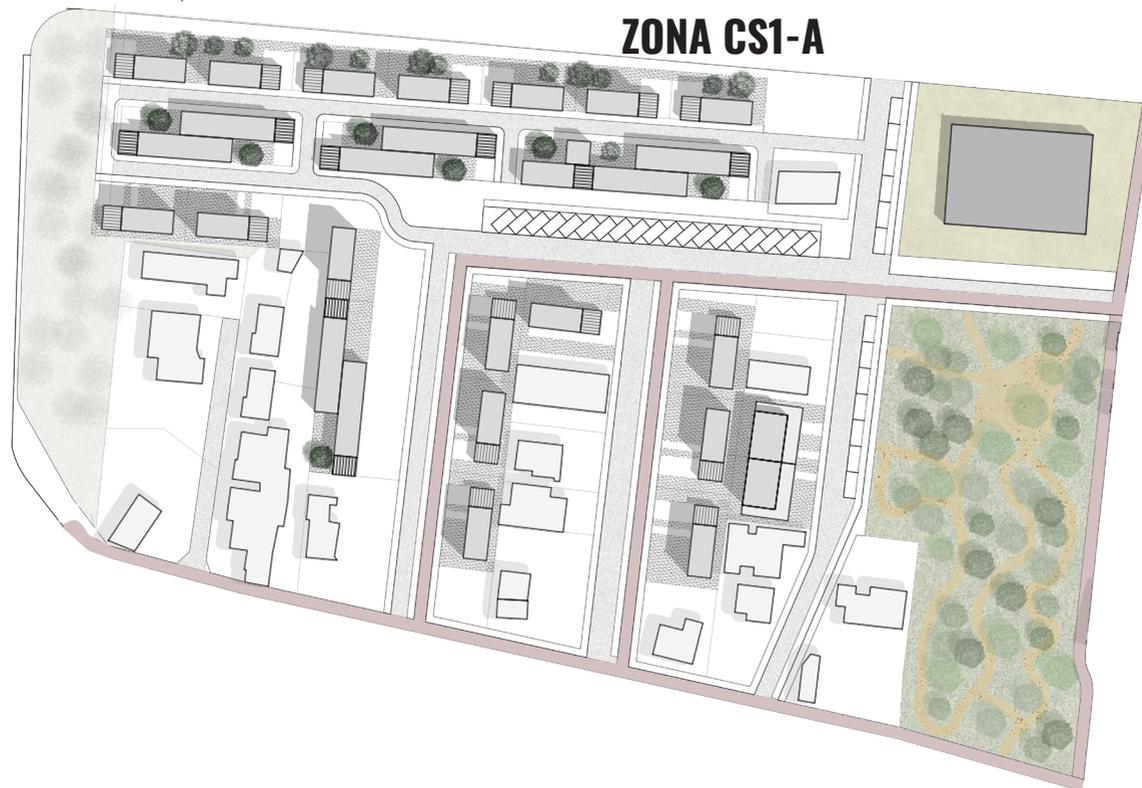
Aree verdi

 3.401 mq

Attrezzature d'interesse comune

 1.993 mq

ZONA CS1-A



DATI DI PROGETTO

Volumetria di progetto

 8.670 mc

Parcheggi

 503 mq

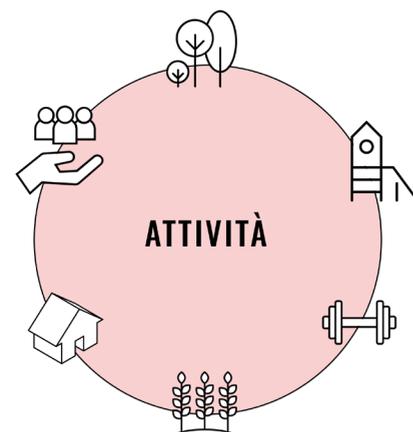
Aree verdi

 4.153 mq

Attrezzature d'interesse comune

 2.283 mq

0 10 30 50
fuori scala



Questa è una delle due zone aventi volumetria disponibile che è stata utilizzata per completare un aggregato urbano fatto di strade terminanti in spazi vuoti e case sparse ai suoi lati, prive di ogni ordine. Il progetto si inserisce nel tessuto urbano partendo dalle tracce presenti, prolungandole nel tentativo di conferire unità al villaggio. L'accessibilità, nonostante non sia pensata per essere esclusiva dei residenti, ha una configurazione tale per essere quanto più privata possibile, in modo tale da isolare il nucleo dalla circolazione di transito. Per questa ragione solo una delle strade presenti, Via delle Sardine (la prima da destra nella pagina precedente), si allunga fino a congiungersi con uno dei nuovi assi disegnati dal piano regolare per rafforzare il sistema della mobilità. Compositivamente il progetto si ispira a quelli che sono i caratteri mediterranei, dunque edifici di uno o al massimo due piani, volumi semplici, poche aperture, ricerca del miglior orientamento, viste verso il mare, spazi esterni con giardino e patii (img. 3). Nel tentativo di proporre un modello di abitare che sia più conforme alle ricerche degli ultimi decenni in termini di sostenibilità, intesa in senso sociale, ambientale ed economica, sono state riservate delle corsie per la circolazione ciclabile a discapito di una carreggiata su cui è possibile circolare in un unico senso di marcia. Data l'estensione dell'area è stata riservata un'area di parcheggio più grande posta in posizione baricentrica rispetto agli edifici.

L'area verde collocata sul margine destro svolge la tripla funzione di:

- connettere urbanisticamente le due parti di città separate dalla SP31;
- soddisfare lo standard urbanistico;
- unire i due nuclei urbani posti uno a destra (fuori dall'area di progetto) e questo di sinistra in modo da mantenerli connessi.

La strategia di lavorare per nuclei separati rispettando le zone territoriali omogenee serve, in qualche modo, ad assecondare lo sviluppo avuto dalla città nel corso degli anni che permette di poter intervenire su di essa senza stravolgerla ma, anzi, ne riconosce un valore. Gli interventi sono risposte sartoriali che servono alla riconnessione dei vari pezzi di città.

Img. 3.
Rappresentazione della veranda di una residenza. La tipologia di questa casa è del tipo "a schiera" è ognuna dispone di un giardino. Le condizioni climatiche favorevoli rendono indispensabile la presenza di uno spazio privato all'aperto che comunichi con l'esterno.





Img. 4. Questo lotto di 228 mq a ridosso del mare e servito da una via interamente ed esclusivamente pedonale risulta perfetto per essere un'area di ristorazione da strada, sufficientemente grande per ospitare fino a tre cucine mobili e circa 80 posti a sedere. La prossimità al mare e al lungomare e la centralità rispetto all'area urbanizzata lo rendono il luogo ideale per ampliare l'offerta di servizi alla ristorazione.

L'ingrandimento su questa zona mostra l'area sportiva, formata da un campo da calcetto e un'area *skate* che, aldilà di essere una tendenza dei giorni nostri, si pone l'obiettivo di stimolare la riconciliazione tra utente e città promuovendo uno spazio per l'espressione di una cultura urbana. Con questo, la speranza che l'area si tramuti anche in un luogo di riunioni. Nell'area verticale invece, un campo da *basket* e un'area per lo sport all'aperto, ad oggi assente, è molto richiesto dai cittadini specialmente nei periodi estivi, quando lo sport è un'attività molto più praticata. Anche questo ricopre un secondo fine che è quello di essere spazio aggregativo. Passando agli orti invece, questi sono sparsi e occupano gli spazi liberi casualmente offerti dal contesto. Gli orti e le aree per camper posti sullo stesso asse si affacciano su una strada adibita al traffico pedonale e ciclabile che nella sua parte terminale verso il mare ospita uno spazio per la ristorazione da strada (img. 4). Questi quattro elementi (orti, area

campeggio, strada ciclo-pedonale, area per *street food*) sono volutamente posti a sistema per rendere la città più "camminabile". Gli orti, inoltre, sono anche dei forti mezzi per contrastare il degrado urbano e politicizzare la cittadinanza verso forme di alimentazione più sostenibile. Infine, la terza funzione preponderante qui visibile è la presenza di aree sosta per camper utili per sondare la risposta turistica di questo tipo specifico di utenti (img. 5). I lotti, per essere efficienti rispetto a questo uso, non hanno dimensione inferiore ai 200 mq e sono collocati nelle vie più larghe per agevolarne l'accesso. I servizi da implementare per rendere le aree di sosta efficienti per questo uso sono tre: collegamento alla rete idrica, fognaria ed elettrica che, tra l'altro, sono opere indispensabili per poter costruire dentro questi lotti edificabili.

Img. 5. Una delle aree adibite alla sosta per camper. Ogni area individuata nel progetto ha una superficie minima per poter ospitare almeno due unità. I servizi offerti dalle singole aree del "campeggio diffuso" sono: collegamento alla rete idrica per l'approvvigionamento di acqua; collegamento alla rete fognaria per lo scarico delle acque nere e grigie; collegamento alla rete elettrica per la fornitura di energia.



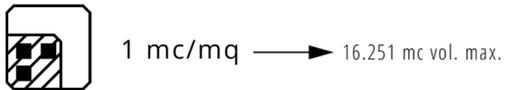
Superficie territoriale



Superficie fondiaria



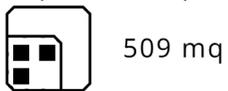
Densità fondiaria



N° abitanti (ipotesi)



Superficie coperta



Volumetria esistente



Volumetria costruibile



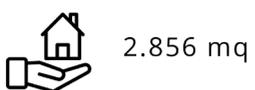
Parcheggi



Aree verdi

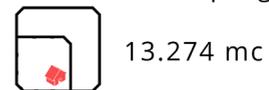


Attrezzature d'interesse comune



DATI DI PROGETTO

Volumetria di progetto



Parcheggi



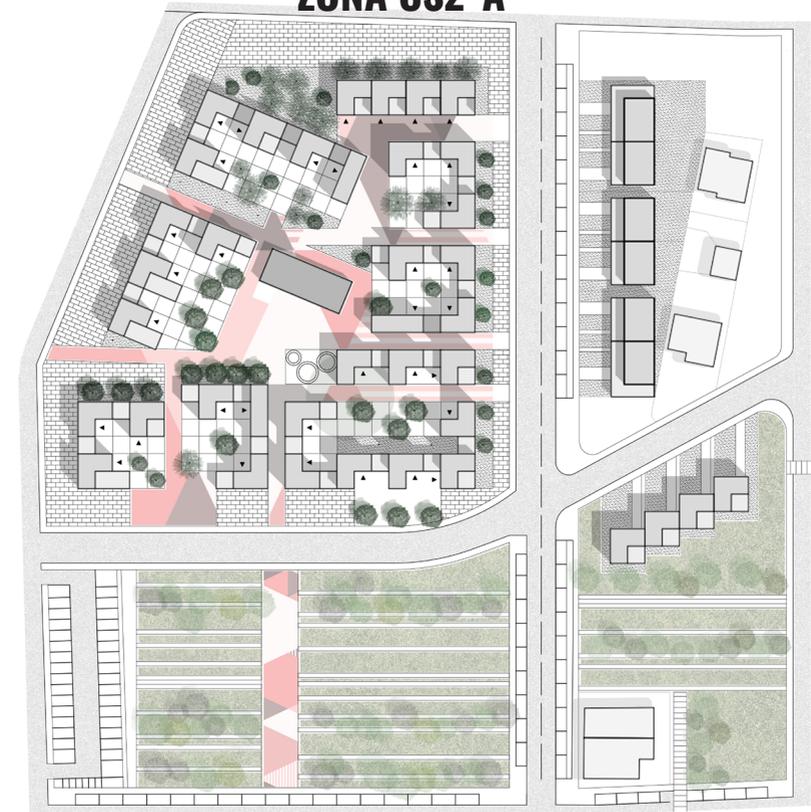
Aree verdi



Attrezzature d'interesse comune



ZONA CS2-A



0 10 30 50
fuori scala



Il progetto del Villaggio Mediterraneo rappresenta l'eccezione all'interno dell'approccio fatto di piccoli interventi, bassi investimenti e massimizzazione delle risorse esistenti. In realtà, il progetto appartiene alla visione di lungo periodo del territorio in cui insorgono necessità oggi assenti. Più che i contenuti architettonici è importante focalizzarsi sulla localizzazione di un'area per una futura espansione del nucleo urbano e l'individuazione delle funzioni del suolo dentro ogni comparto.

Il progetto del villaggio si lega anche alle esigenze e alle previsioni del Piano Regolatore che prevede la realizzazione di nuova volumetria per quest'area, il cui bisogno di nuove residenze potrebbe concretizzarsi nel futuro. Il progetto cerca, quindi, di gestire, prevedere, pensare anche lo sviluppo del territorio a lungo termine.

A livello architettonico compositivo si è cercato di trasmettere i valori mediterranei fatti di case mono o bifamiliari con volumi semplici così come descritto a pagina 228. La differenza qui è che non si interviene per com-



Img. 6. Vista della piazza principale del Villaggio Mediterraneo, al cui interno si collocano un edificio per servizi (il centro civico) e un'area gioco per bambini. La piazza non è accessibile ai veicoli, il che la rende sicura per i bambini e, in generale, come spazio di gioco e di socialità.

Img. 7. Le case sono raccolte in modo da creare degli spazi protetti che si configurano come un sistema inferiore di piazze, collegate tra loro. Per stimolare la socialità, è stato pensato un sistema di terrazze da cui è possibile comunicare con i vicini, frutto della tradizione mediterranea e della recente esperienza pandemica. Ogni terrazza garantisce la vista del mare.



pletare un tracciato edilizio preesistente e questo ha permesso di implementare valori sociali e culturali nella composizione del villaggio: un sistema di terrazze comunicanti (img. 7) frutto anche della recente esperienza del confinamento dovuto alla pandemia, un sistema di piazze interne, una piazza centrale con un edificio per servizi (img. 6), la vista verso il mare a tutte le case, ecc... Queste caratteristiche sono pensate per stimolare uno stile di vita più comunitario in cui la condivisione può avvenire anche dai rispettivi luoghi privati, può riversarsi nelle piazze e, al contempo, costruisce spazi di gioco sicuri. Il secondo elemento importante riguarda il parco pubblico, posto al confine tra zone edificabili e non edificabili, il cui funzionamento prescinde dall'esistenza del villaggio in quanto risponde all'assenza di aree verdi attrezzate lungo tutta la costa riconosciuta, tra l'altro dal PRG; il parco separa l'area edificabile da quella non edificabile per porsi a tutela dell'ambiente.

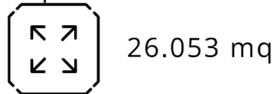


Img.8.
Vista di uno degli accessi. I toni mediterranei delle case servono per trasmettere un'immagine coerente della città. Tutte le case sono predisposte per avere un garage al piano terra e una terrazza da cui osservare le attività all'esterno, assecondando un'abitudine diffusa.



Img. 9.
L'immagine del mercato è ottenuta ruotando di 180 gradi la vista della *Img.8*. La zona del parco separa le zone edificabili da quelle inedificabili e oltre ad essere un polmone verde è pensata per poter ospitare il mercato cittadino che, ad oggi, si svolge dentro una grande area di parcheggio. Sullo sfondo, l'area per spettacoli, il campo sportivo e le cabine da spiaggia.

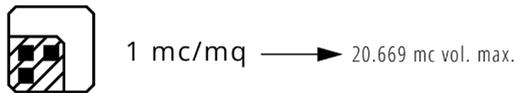
Superficie territoriale



Superficie fondiaria



Densità fondiaria



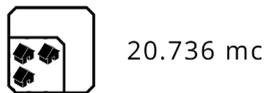
N° abitanti (ipotesi)



Superficie coperta



Volumetria esistente



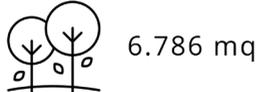
Volumetria costruibile



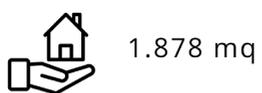
Parcheggi



Aree verdi



Attrezzature d'interesse comune



DATI DI PROGETTO

Volumetria di progetto



Parcheggi



Aree verdi



Attrezzature d'interesse comune



ZONA CS2-B



0 10 30 50
fuori scala



8.3 CONCLUSIONI

Nell'ambito del lavoro di ricerca, il progetto si è interrogato in merito al tema della rigenerazione urbana nei territori costieri del sud Italia sviluppando un progetto da cui ci si auspica possano essere generalizzate delle pratiche da poter applicare a contesti simili. Contestualizzare geograficamente il lavoro serve per circoscrivere i problemi di un fenomeno di rilevanza nazionale di cui, forse, non si parla abbastanza. Parlare del tema è già un passo.

Se pensiamo che "in Italia, il 35% del mercato del turismo fa perno sul mare: intorno a questa economia ruota la vita di intere famiglie, di aziende, di piccoli e grandi imprenditori, molto spesso a scapito di ambiente e paesaggio, e della qualità delle nostre città"¹ tanto che il 51% dei territori costieri italiani è aggredito dal cemento, affrontare il problema significherebbe incidere sul benessere di un intero Paese. Tuttavia, lungi da voler risolvere un problema di scala nazionale, il lavoro ha cercato di analizzare, passo per passo, quali sono i mezzi messi a disposizione a differenti livelli e le ragioni che hanno causato il perdurare di una situazione decadente utili per bloccare questo fenomeno ed invertire la rotta.

La tesi di questo lavoro può essere riassunta in tre punti legati da un certo grado di consequenzialità:

- l'importanza di costruire un tessuto sociale capace di esprimere i bisogni della collettività e che possa successivamente essere l'interlocutore dell'amministrazione pubblica;
- la necessità formare nuove figure professionali in grado di raccordare e coordinare il dialogo tra collettività ed ente pubblico per tradurre in progetti gli esiti del confronto;
- cambiare il punto di vista sui contesti informali e/o abusivi ed assumere la condizione esistente come opportunità in potenza.

Le esperienze raccolte negli anni nel mondo dell'urbanismo e della relativa programmazione hanno dimostrato che le politiche di coesione del tessuto sociale rappre-

sentano la chiave di volta per poter intraprendere un processo di trasformazione urbana elevando, quindi, il primo punto a *conditio sine qua non* rispetto agli altri due. Nonostante si parli di trasformazione "urbana" è probabile che lo stesso valga per le trasformazioni ambientali che, come in quasi tutte le città litoranee, hanno uno stretto rapporto con quelle urbane. Per diversi motivi ci si è soffermati su tutto ciò che riguarda direttamente la città a partire dalla scelta degli ambiti identitari "urbano" e "semi-urbano".

Affermare il primato della socialità rispetto alla consuetudinaria visione economica per il progresso è uno dei messaggi di questo lavoro.

Per giungere a tale conclusione, il percorso è stato realizzato attraverso la progressiva semplificazione del problema più visibile: il degrado urbano. Questo, definito come il "graduale passaggio da una condizione migliore a una peggiore" può effettivamente essere bloccato mettendo in campo una serie di proposte progettuali, purché inserite dentro un'idea coerente per lo sviluppo della città. La ricerca del problema fondamentale da cui scaturiscono tutti gli altri si è servita, nel suo processo di semplificazione, delle quattro categorie usate dalla pianificazione strategica: visione, obiettivi, linee di intervento e progetti. Analizzare i contenuti di ognuno di essi consentirà di individuare l'idea di città perpetrata dal progetto e le relative azioni utili a conseguirlo.

Visione

Per "visione" si intende l'individuazione di circostanze ideali a cui il territorio aspira e che potrebbe raggiungere nel medio e lungo periodo. Il progetto presentato incorpora la visione, ma questa, riguardando una porzione di territorio decisamente più ampia, è pienamente riconoscibile solo attraverso un filtro descrittivo.

La visione punta sui temi della qualità, vivibilità e fruibilità del territorio rivolto sia ai residenti sia ai turisti e applica, in seguito a quanto emerso dalle analisi *SWOT*, interventi e progetti atti a rispondere alla frammentazione antropica del territorio che, oltre a creare condizioni di qualità urbana inadeguate, spesse volte compromette la stabilità con le restanti zone naturali e con le attività

¹ paesaggicostieri.org

agricole esistenti.

Si tratta di una visione spiccatamente progettuale, che mira a delineare un quadro coerente di interventi tali da garantire un miglioramento della qualità del “sistema città” lavorando sui servizi, sulle aree residuali, l’edilizia, le relazioni esistenti con le restanti parti di territorio non antropizzato e ovviamente valorizzando le risorse ambientali di pregio presenti.

Obiettivi

Gli obiettivi rappresentano l’esplicitazione delle finalità ricavate dal quadro emerso dalle *Swot Analysis*, evidenziando i punti di forza del contesto locale, riducendo gli effetti dei punti di debolezza, sfruttando le opportunità e limitando le minacce. La visione si sviluppa negli obiettivi che seguono:

- preservare e accrescere la qualità degli ambienti naturali e antropici;
- perseguire una mobilità sostenibile;
- riorganizzazione dei servizi a supporto dei residenti e delle attività ricettive;
- riqualificare le aree vuote e connettere i nuclei urbani;
- promuovere la fruizione del territorio con finalità turistiche e ricreative.

Linee di intervento

Le linee di intervento descrivono il percorso seguito per perseguire gli obiettivi e portare progressivamente al concretizzarsi delle prospettive di lungo termine, non senza passare da obiettivi intermedi di breve periodo.

Partendo dal presupposto che il progetto considera la situazione data come elemento che non può essere modificato (se non minimamente), né tantomeno stravolto poiché è espressione di un processo culturale, si cercano soluzioni temporanee di uso dei suoli più piccoli attraverso l’applicazione della filosofia del *learning by doing*, un’espressione che sintetizza perfettamente il modo in cui l’urbanismo ha dimostrato di poter incidere positivamente sulla città e sulla vita, senza che questo implichi stravolgimenti urbani; ciò avviene nel rispetto

della sostenibilità economica.

I diaframmi, invece, ovvero le aree vuote più grandi, colmano l’assenza dei servizi e lo fanno cercando l’approvazione del Piano regolatore. Come preannunciato nell’introduzione, la tesi cerca di mantenere il contatto con la realtà normativa per trovare in essa un valido alleato.

Le eccezioni sono i due nuovi “villaggi” residenziali, giustificabili in quanto rappresentano le linee di intervento delle previsioni a lungo termine oltre che rappresentare la risposta urbanistica alla capacità di carico del territorio presente nelle prescrizioni del PRG. Vale a dire che il bisogno di nuove residenze potrebbe concretizzarsi nel futuro e gli strumenti normativi attuali prevedono la possibilità di costruire nuova volumetria.

Le funzioni inserite sulle aree di Riviera Gela e tutta la zona di servizi per la fruizione del mare, infatti, sono pensate a prescindere dalle nuove residenze, rispondendo ad un bisogno già presente. È bene ricordare che i programmi di rigenerazione urbana non hanno natura attuativa e per loro natura sono flessibili. Questo significa che le indicazioni di progetto non sono da ritenersi vincolanti, piuttosto esprimono linee di intervento risultanti da un’analisi che rappresentano un possibile approccio per il contesto in esame.

Progetti

Fino ad ora si è parlato del “progetto” usando il termine al singolare per racchiudere tutte le proposte utili al perseguimento della visione. Il titolo al plurale di questo paragrafo, invece, si riferisce alle varie proposte che compongono il Tutto, ovvero ai diversi interventi, o microinterventi, racchiusi dentro il perimetro di progetto. La strategia prevede che ognuno di essi goda di un discreto livello d’indipendenza funzionale e realizzativo rispetto agli altri, il che dovrebbe renderli facilmente realizzabili. Ad esempio, le aree per camper, l’area sportiva, i campi da gioco sulla spiaggia, le connessioni stradali, l’area per il mercato sono tutte attività che funzionano indipendentemente dalle altre ma che, facendo parte di un progetto più ampio, acquistano piena forza dentro il sistema complessivo.

Gli obiettivi e le linee di intervento non sono da interpretare esclusivamente in termini vincolistici, quanto piuttosto nella logica del programma integrato e, applicando il principio della perequazione, si potrà operare in coerenza con le risorse ambientali e paesaggistiche esistenti senza rinunciare alla loro tutela e valorizzazione. Una conclusione importata emersa dallo studio è stata proprio il riconoscimento di caratteristiche proprie per diverse parti del tratto di costa analizzato da cui ne è scaturita la divisione in "ambiti identitari", divisione derivante dalla loro storia passata e dal loro presente. Rimanendo saldi sulla visione e sugli obiettivi, le linee di intervento e i progetti degli altri ambiti possono, forse devono, cambiare per ottimizzare le risorse utili a stimolare i processi più idonei per le specificità di quell'area; di conseguenza, la necessità di ricorrere a professionisti con competenze più adatte a quelle caratteristiche. Queste conclusioni dimostrano la complessità racchiusa in questo tratto litoraneo e che invitano ad una grande cautela nel proporre progetti le cui ricadute condizionerebbero l'intero sistema.

Cosa resta da fare

In ultima istanza, è doveroso parlare dei temi che questo lavoro non ha approfondito per varie ragioni, di ciò che rimane in sospeso, di cosa si potrebbe ancora fare o dire.

Anteriormente si è detto che il miglioramento del "sistema città" passa anche dall'edilizia ma il tema è stato toccato solo a livello teorico e non progettuale. Intervenire sull'edilizia costruita significa entrare nella sfera del privato, il che comporta una rilevante complicazione nella proposta di soluzioni praticabili. Il tema dell'abusivismo colpisce pesantemente la città di Scoglitti, come si evince dal confronto tra le carte a pagina 56-57 e 58-59, che mostra una considerevole espansione edilizia avvenuta tra il 1983 e il 1997 nella fascia di inedificabilità assoluta dei 150 metri dalla battigia sancita dalla legge 78/1976. Il fenomeno meriterebbe uno studio specifico perché le informazioni tratte sono di carattere esclusivamente qualitativo e non permettono di quantificare il fenomeno. Le soluzioni al problema, oltretutto, trascendono

dalla mera materia architettonica interessando anche il campo giuridico-amministrativo e soprattutto politico. Sarebbe interessante, quindi, condurre un'analisi particolare per verificare le condizioni di legalità dei singoli immobili compresi in questa fascia e solo dopo aver quantificato il fenomeno pensare a delle soluzioni per affrontare il problema. Non disponendo di questi dati, il progetto si è conformato alla situazione esistente sovrapponendosi ad essa ma senza rinunciare agli obiettivi prestabiliti. È il caso della fascia sportiva e ricreativa e di quella di rigenerazione in cui gli edifici esistenti (forse abusivi) vengono circondati da nuove funzioni affinché le aree progettate conferiscano unità funzionale e compositiva e funzionino per ricucire gli strappi del tessuto urbano.

L'ultima questione di cui preme parlare è relativa al lungomare e che, per certi aspetti, è collegata al tema precedentemente esposto. La sua importanza è legata alla funzione strategica che ricopre, non solo per questa città ma in generale per tutte le città costiere che dispongono di una infrastruttura di questo tipo. Dopo avergli riconosciuto un ruolo strategico di fondamentale importanza, il progetto ha affrontato la questione principalmente dal punto di vista della viabilità, tralasciando il tema edilizio ad esso collegato per le ragioni discusse precedentemente. Se pensiamo che buona parte degli edifici che si affacciano sul mare è passibile di un ordine di demolizione, lo scenario che si verrebbe a creare sarebbe completamente differente, quasi utopico. L'immagine stessa della città risulterebbe stravolta. Coerentemente con la duplice premessa di mantenere i contatti con una realtà possibile, o realizzabile, e di rispetto della situazione data, il tema non è stato affrontato a livello edilizio/architettonico.

In particolare, dovendo assegnare delle priorità ai problemi si è preferito puntare l'attenzione su problemi legati alla fruibilità e alla presenza di dotazioni minime di servizi risultanti da una riflessione aperta dal covid-19 sulle città marginali. Chissà se a partire da condizioni climatiche ottimali e da risorse naturali invidiabili è possibile sperare di portare alla ribalta questi territori anticipando modelli di vita ancora inesplorati ma latenti.

VISION

<p>Ulteriore frammentazione degli spazi aperti</p>	<p>Forte pressione antropica</p> <p>Mantenimento della continuità ecologica</p>	<p>Preservare e accrescere la qualità degli ambienti naturali e antropici</p>	<p>Presenza di risorse paesistiche e ambientali</p>	<p>Elevato numero di aree libere disponibili</p>
<p>Sviluppo infrastrutturale causa di ulteriore peggioramento delle risorse ambientali e paesistiche</p>	<p>Politiche di sostegno della mobilità dolce</p>	<p>Perseguire una mobilità sostenibile</p>	<p></p>	<p>Sistema infrastrutturale sufficiente ma incompleto</p> <p>Presenza di infrastrutture strategiche (lungomare)</p>
<p>Frammentazione delle aree</p>	<p>Iniziative private casuali e frammentate</p>	<p>Riorganizzazione dei servizi alle residenze e alla ricettività</p>	<p>Notevole disponibilità di aree dismesse</p>	<p>Aree dismesse come risorsa per sperimentare nuovi modelli insediativi e ricettivi</p>
<p>Riutilizzo delle aree senza un progetto/programma unitario e condiviso</p>	<p>Conurbazione e dispersione insediativa lungo le direttrici viarie</p>	<p>Recupero delle aree dismesse e riorganizzazione del tessuto urbano</p>	<p>Notevole disponibilità di aree dismesse</p>	<p>Sviluppo di un approccio integrato tra residenza, agricoltura e turismo</p>
<p>Scarsa dotazione di attrezzature e servizi</p>	<p>Scarsa disponibilità di risorse e di progettualità per la fruizione delle risorse naturali e ambientali</p>	<p>Promuovere la fruizione del territorio con finalità turistiche</p>	<p>Totale fruibilità della costa e del mare, caratterizzato per eterogenea di tipo (sabbia e scogliera) e paesaggio (urbano o naturale)</p>	<p>Ulteriore crescita del settore turistico in relazione alla presenza di risorse paesistiche e ambientali</p>



“Dovunque oggi l’intelletto umano non riesce più a capire che la vera garanzia della personalità non sta nei suoi isolati sforzi individuali, ma nell’unità generale degli uomini. Ma certamente giungerà al termine anche questo terribile isolamento, e tutti di colpo capiranno come fosse innaturale quel separarsi gli uni dagli altri. Quello sarà allora lo spirito del tempo e gli uomini si stupiranno al pensiero di quanto fossero rimasti a lungo nelle tenebre senza vedere la luce. [...] sia pure in solitudine l’uomo deve fornire un esempio e trarre la sua anima fuori dall’isolamento per cooperare alla grande operazione della solidarietà fraterna, sia pure facendosi considerare un idiota. Purché non muoia questa grande idea...” [Dostoevskij, I fratelli Karamazov]

Bibliografia

1. Introduzione

- T. Cerne, *Invasione del cemento illegale. Cadono solo 2 ecomostri su 10*, Italia Oggi, 9 settembre 2019, pp. 2-3.
- L. Janni, *Abusi edilizi, la Sicilia va verso una nuova sanatoria*, in "Il fatto quotidiano", Roma 2020.
- D. Pagliarini, *Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione*, Libria, Melfi (Pz) 2008.
- M. Talia, 2020. *Presentazione*, in "Benessere e/o salute. 90 anni di studi, politiche, piani", XII giornata di studi internazionale INU, INU: edizioni, pp. 12-13, Roma 2020.

2. Il territorio nella memoria

- G. Barone, *Storia di Vittoria nel grande Bosco-Piano di Camarina*, Tipografia interi, Acate 1950.
- Città di Vittoria, *Relazione generale dello schema di massima. Variante generale al PRG*, 2017.
- F. Occhipinti, *Per un parco agricolo in riva al mare*, Letteraventidue Edizioni s.r.l., Siracusa 2017.
- Provincia di Ragusa, *Relazione previsionale e programmatica al bilancio 2013/2015*, 2013.
- Provincia di Ragusa, *Documento unico di programmazione 2018-2020*, 2019.
- G. Trombino, *La casa in Sicilia tra abusivismo e rigenerazione urbana*, in "Housing sociale in Sicilia. Riquilificazione nei contesti deboli", Aracne, pp. 83-93, Roma 2016.
- F. Zanfi, *Città latenti. Un progetto per l'Italia abusiva*, Bruno Mondadori, Milano 2008.

3. Il territorio come risorsa

- M. Assenza, G. Donzella, *Il pomodoro - modello Vittoria*, in "Coltura & cultura", pp. 344, 2010. [On-line] Disponibile in: <https://www.colturaecultura.it/content/modello-vittoria> [Consultato il giorno 23/12/2021].
- Città di Vittoria, *Relazione generale dello schema di massima. Variante generale al PRG*, 2017.
- Emmolo I., *L'uso delle risorse idriche in agricoltura nella Provincia di Ragusa* [On-line] Disponibile in: <https://docplayer.it/46739803-L-u>

so-delle-risorse-idriche-in-in-agricoltura-nella-provincia-di-di-ragusa-ing-ignazio-emmo-consorzio-di-bonifica-n-8-ragusa.html [Consultato il giorno 5 marzo 2021].

- Istat, *Ragusa in cifre*, La grafica – Modica, Modica 2007.
- Istat, *6° censimento dell'agricoltura in Sicilia*, Ufficio stampa Istat, Roma 2011.
- D. Pagliarini, *Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione*, Libria, Melfi 2008.
- D. Papotti, *Pomodoro in Italia*, in "Coltura & Cultura", pp. 100-113 [On-line] Disponibile in: <https://www.colturaecultura.it/content/pomodoro-italia>
- G. Pluchino, *Città informali. Il caso di Scoglitti / Idee per un progetto di riqualificazione del territorio* [tesi di laurea], Università degli studi di Firenze, facoltà di architettura, Firenze 2017.
- E. Rama, *A vision beyond planning*, in "Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione", Libria, Melfi 2008.
- B. Secchi, *La città europea contemporanea e il suo progetto*, in "New territories. Situations, projects, scenarios for the European city and its territory", Roma 2004.
- E. Turri, *Il paesaggio come teatro: dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio editori, ed. 2006, Roma 1998.
- F. Zanfi, *Città latenti. Un progetto per l'Italia abusiva*, Bruno Mondadori, Milano 2008.

4. Politiche e strumenti di rigenerazione urbana

- F. Cangelli, *Piani strategici e piani urbanistici. Metodi di governo del territorio a confronto*, in "La rigenerazione urbana tra programmazione e pianificazione", R. Dipace, 2014.
- T. Cerne, *Invasione del cemento illegale. Cadono solo 2 ecomostri su 10*, in "Italia Oggi", 9 settembre 2019, pp. 2-3.
- Commissione delle Comunità Europee, *Comunicazione della Commissione agli Stati membri recante gli orientamenti relativi all'iniziativa comunitaria concernente la rivitalizzazione economica e sociale delle città e delle zone adiacenti in crisi, per promuovere uno sviluppo urbano sostenibile*, Bruxelles 2000.
- G. Cotella, *I programmi complessi* [dispense del corso "Politiche e progetti urbanistici"], A.A. 2017/2018, Politecnico di Torino, Torino 2018.
- V. Crisostomi, *Possibili vie di ricomposizione tra approccio progettuale e regolativo. Un caso di studio*, in "Benessere e/o salute. 90 anni di studi, politiche, piani", XII giornata internazionale di studi INU, INU Edizioni, pp. 9-13, Roma 2020.

- R. Dipace, *La rigenerazione urbana tra programmazione pianificazione*, in "Rivista giuridica dell'edilizia", Settembre-ottobre 2014, pp. 238-259, Varese 2014.
- Istat, *Ragusa in cifre*, La grafica – Modica, Modica 2007.
- Istat, *6° censimento dell'agricoltura in Sicilia*, Ufficio stampa Istat, Roma 2011.
- G. Laino, *Il programma Urban in Italia*, in "Archivio Studi Urbanistici e Regionali", Issue 66, pp. 6-7, Napoli 1999.
- Lalli A., *Un'altra idea di città. I programmi complessi di rigenerazione urbana a Torino nell'ambito italiano ed europeo (1994-2006)* [tesi di laurea], Politecnico di Torino, Torino 2014.
- S. Ombuen, *I programmi complessi nella pianificazione del territorio* [video-conferenza], Ordine degli architetti di Latina, 2017.
- G. Trombino, *La casa in Sicilia tra abusivismo e rigenerazione urbana*. In: *Housing sociale in Sicilia. Riqualficazione nei contesti deboli*, Aracne, Roma 2016.
- P. Urbani, *Urbanistica solidale. Alla ricerca della giustizia perequativa tra proprietà e interessi pubblici*, Bollati Boringhieri, Torino 2011.
- Urbanit, *Politiche urbane europee e città. Lo sviluppo urbano sostenibile nella politica di coesione* [On-line]. Disponibile in: https://www.urbanit.it/wp-content/uploads/2019/04/EUROPE_DIRECT.pdf

5. Soluzioni tecniche di attuazione delle trasformazioni urbane

- L. Dettori, *Perequazione urbanistica. Dallo zoning al mixtè attraverso un vuoto normativo* [tesi di laurea], Università di Pisa, facoltà di giurisprudenza, Pisa 2014.
- P. B. Mezzapelle, *Amministrare l'urbanistica. Il Piano Perequativo*. [On-line] Disponibile in: http://www-3.unipv.it/ingserv/copisteria_virtuale/mezzapelle/il%20piano%20perequativo.pdf [Consultato il giorno 27 marzo 2021].
- S. Ombuen, *I programmi complessi nella pianificazione del territorio* [video-conferenza], Ordine degli architetti di Latina, 2017.
- S. Pompei, *Perequazione urbanistica*, in "Dizionario tecnico-amministrativo dell'urbanistica", Maggioli Editore, Rimini 1999.
- P. Stella Richter, *Diritto urbanistico*, Giuffrè Editore, Milano 2019.

6. Descrizione per immagini del territorio

7. Premessa al progetto

- R. Del Ciello, S. Napoleoni, *Guida metodologica per costruzione di un archivio integrato di indicatori urbani*, Enea, centro stampa tecnogra-

- fico, pp. 10-11, Frascati 1999 [On-Line]. Disponibile in: https://inis.iaea.org/collection/NCLCollectionStore/_Public/31/065/31065225.pdf
- ENEA, *Lo studio dei sistemi urbani attraverso indicatori* [On-line] Disponibile in: https://inis.iaea.org/collection/NCLCollectionStore/_Public/32/062/32062125.pdf [Consultato il giorno 15 maggio 2021].
- G. Pluchino, *Città informali. Il caso di Scoglitti / Idee per un progetto di riqualificazione del territorio* [tesi di laurea], Università degli studi di Firenze, facoltà di architettura, Firenze 2017.

8. Il progetto

- Città di Vittoria, *Relazione generale dello schema di massima. Variante generale al PRG*, 2017.

Sitografia:

- paesaggicostieri.org
- lab24.ilsole24ore.com
- bandierablu.org
- studiolegalepn.it
- mite.gov.it
- isprambiente.gov.it
- lasicilia.it
- larepubblica.it
- webapi.ingenio-web.it
- ec.europa.eu
- giustizia-amministrativa.it
- elibrary.fondazione-notariato.it
- treccani.it
- Oxfordlanguage.org
- europa.eu
- quotidianodiragusa.it

Leggi:

- D.P.C.M., 2021. *Assegnazione ai comuni di contributi per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, volti alla riduzione di fenomeni di marginalizzazione e degrado sociale*.

5. Soluzioni tecniche di attuazione delle trasformazioni urbane

- D.D.L., 2019. 11 marzo 2019, n. 1131.
- L. R. Sicilia, 2020. 13 agosto 2020, n. 19.
- L.R. Puglia, 2008. 29 luglio 2008, n. 21.
- Senato della Repubblica, *Il nuovo riparto delle competenze tra Stato e regione*, Vol. I, Dossier n.61/I, Roma 2001.

