

Teresa Magni

Alessia Moccia

Giulia Oliveri

RITRACCIARE

La linea ferroviaria Noto-Pachino come infrastruttura di relazione e di valorizzazione del territorio.

POLITECNICO DI TORINO
Dipartimento di Architettura e Design
Laurea Magistrale in Architettura Costruzione Città
A.A. 2025/2026



**Politecnico
di Torino**

RITRACCIARE

La linea ferroviaria Noto-Pachino come infrastruttura
di relazione e di valorizzazione del territorio

Relatrice: Prof.ssa Silvia Gron
Corelatrice: Prof.ssa Cristina Coscia

Candidate: Teresa Magni
Alessia Moccia
Giulia Oliveri

INDICE

	Abstract	
	Introduzione	
1	Rivivere la linea: il caso studio	14
1.1	Partire dalle aree marginalizzate	16
1.2	Inquadramento territoriale	28
1.3	La linea Noto-Pachino oggi	32
	Bibliografia, sitografia	42
2	Design della conoscenza a supporto del <i>decision-making process</i>	46
2.1	Analisi del quadro competitivo	50
	/ 2.1.1 Il contesto urbano e territoriale	50
	/ 2.1.2 Analisi della mobilità	64
	_FOCUS Il problema delle ferrovie dismesse in Italia e in Sicilia	70
	/ 2.1.3 Analisi socio-demografiche	80
	/ 2.1.4 Analisi del sistema turistico	90
	_FOCUS Criticità e rischi del turismo culturale	108
2.2	Analisi della domanda	116
	Bibliografia, sitografia	130

3	Lungo la linea: tra abbandono e rinascita	134
3.1	Lecture spaziali	138
	/ 3.1.1 Impronta edilizia	140
	/ 3.1.2 Utilizzo dei suoli	142
	/ 3.1.3 Sistema della mobilità	144
	/ 3.1.4 Analisi dei servizi	146
3.2	I manufatti ferroviari	156
	/ 3.2.1 Analisi dei degradi	158
	_FOCUS Le altre stazioni lungo la linea	174
	_FOCUS Stazioni abbandonate in Sicilia: esperienze di rigeneraizione	190
3.3	Stato di fatto	192
3.4	Lo Scenario 0	200
	Bibliografia, sitografia, iconografia	202

4	Processo di costruzione degli scenari	210
4.1	Scenario 1_Socioculturale	214
4.2	Scenario 2_Ecosistemico	232
4.3	Scenario 3_Enogastronomico	250
4.4	I Metaprogetti	166
	/ 4.4.1 SCENARIO 0_Stato di fatto	268
	/ 4.4.2 SCENARIO 1_AiM Arti in Movimento	270

	/ 4.4.3 SCENARIO 2_PaM Paesaggi di Mezzo	272
	/ 4.4.4 SCENARIO 3_BiG Binari del Gusto	274
4.5	Il questionario come strumento di valutazione degli scenari metaprogettuali	276
	/ 4.5.1 Esiti del questionario	278
	Bibliografia, sitografia	290

5	Proposta progettuale	296
5.1	La <i>greenway</i>	298
5.2	Il sistema delle stazioni	300
	/ 5.2.1 Azioni progettuali	302
	/ l'esistente	
	/ l'ex <i>novo</i>	
	/ gli oggetti	
5.3	Elaborati di progetto	310
	/ Stazione di Noto - la Scena	
	/ Stazione di Noto Marina - la Piazza	
	/ Stazione di Pachino - la Serra	
5.4	Modello di gestione e <i>governance</i> con conclusioni progettuali	346
	Bibliografia, sitografia	350

	Conclusioni	352
	Ringraziamenti	354

ABSTRACT /ITA

Il territorio italiano è caratterizzato da profonde disuguaglianze territoriali, particolarmente evidenti nelle regioni del Sud, dove la carenza di risorse economiche, infrastrutture e servizi si intreccia a processi di marginalizzazione storica e sociale. In questo contesto, le infrastrutture ferroviarie dismesse rappresentano al tempo stesso l'esito di politiche di sviluppo discontinue e un patrimonio latente, potenzialmente capace di generare nuove forme di valorizzazione territoriale. L'abbandono diventa occasione per ripensare spazi, funzioni e relazioni, restituendo centralità alle comunità locali e promuovendo la mobilità lenta e l'integrazione tra patrimonio, paesaggio e turismo.

La tesi analizza il caso studio della tratta ferroviaria Noto-Pachino, nel Sud-Est siciliano, in provincia di Siracusa. Dismessa nei primi anni Duemila dopo aver svolto un ruolo fondamentale per lo sviluppo produttivo dell'area, è rimasta da allora in stato di abbandono. Recentemente è stata inserita in un processo di riattivazione, seguito nel 2022 dall'ottenimento di finanziamenti nell'ambito del PNRR. Il progetto di ripristino, coordinato da Fondazione FS Italiane e RFI, si configura come un intervento strategico volto alla riattivazione della tratta come itinerario ferroviario turistico.

La linea si inserisce in un territorio con una forte identità paesaggistica e culturale e una significativa storia urbanistica e produttiva. La ricerca sviluppa una conoscenza approfondita del contesto attraverso due livelli di indagine: l'analisi del quadro competitivo, articolata su tematismi territoriali, infrastrutturali, socio-economici e turistico-culturali, e l'analisi della domanda, sviluppata tramite questionari e interviste strutturate. Questo processo istruttorio di conoscenza del territorio e del bene alle

differenti scale, insieme all'indagine sui bisogni della comunità, consente di individuare criticità e opportunità, facendo emergere elementi rilevanti a supporto delle decisioni progettuali. Vengono quindi definiti tre scenari metaprogettuali, successivamente sottoposti alla valutazione di un campione di utenti mediante un questionario basato su un approccio di preferenze rivelate, utile a definire la vocazione primaria dell'intervento.

Il progetto assume come dato la riattivazione del servizio ferroviario. La proposta si basa sul riuso delle aree adiacenti in un sistema integrato di mobilità lenta e spazi culturali, ricucendo paesaggi, comunità e memorie. Il tracciato ferroviario viene affiancato da una *greenway* e insieme attraversano un territorio che si configura come palinsesto di tracce storiche, paesaggistiche e infrastrutturali. Delle otto stazioni, quella di Noto, Noto Marina e Pachino sono state oggetto di approfondimento progettuale. Esse, oltre alla funzione ferroviaria, ospitano spazi per la comunità locale, configurandosi come nodi di relazione tra ferrovia, *greenway* e città.

L'obiettivo della tesi è offrire un esempio di come iniziative di recupero di spazi abbandonati rappresentino non solo una risposta a condizioni di abbandono, ma una possibilità per immaginare forme alternative di sviluppo territoriale, fondate sulla cura dei luoghi, sulla partecipazione e sul riconoscimento della loro autonomia come spazi vivi e abitati. In questo contesto, la simulazione del processo di costruzione delle strategie per l'individuazione di scenari costituisce un approccio sempre più necessario anche nei processi reali, in quanto abilita forme di partecipazione attiva dei diversi soggetti coinvolti.

ABSTRACT /ENG

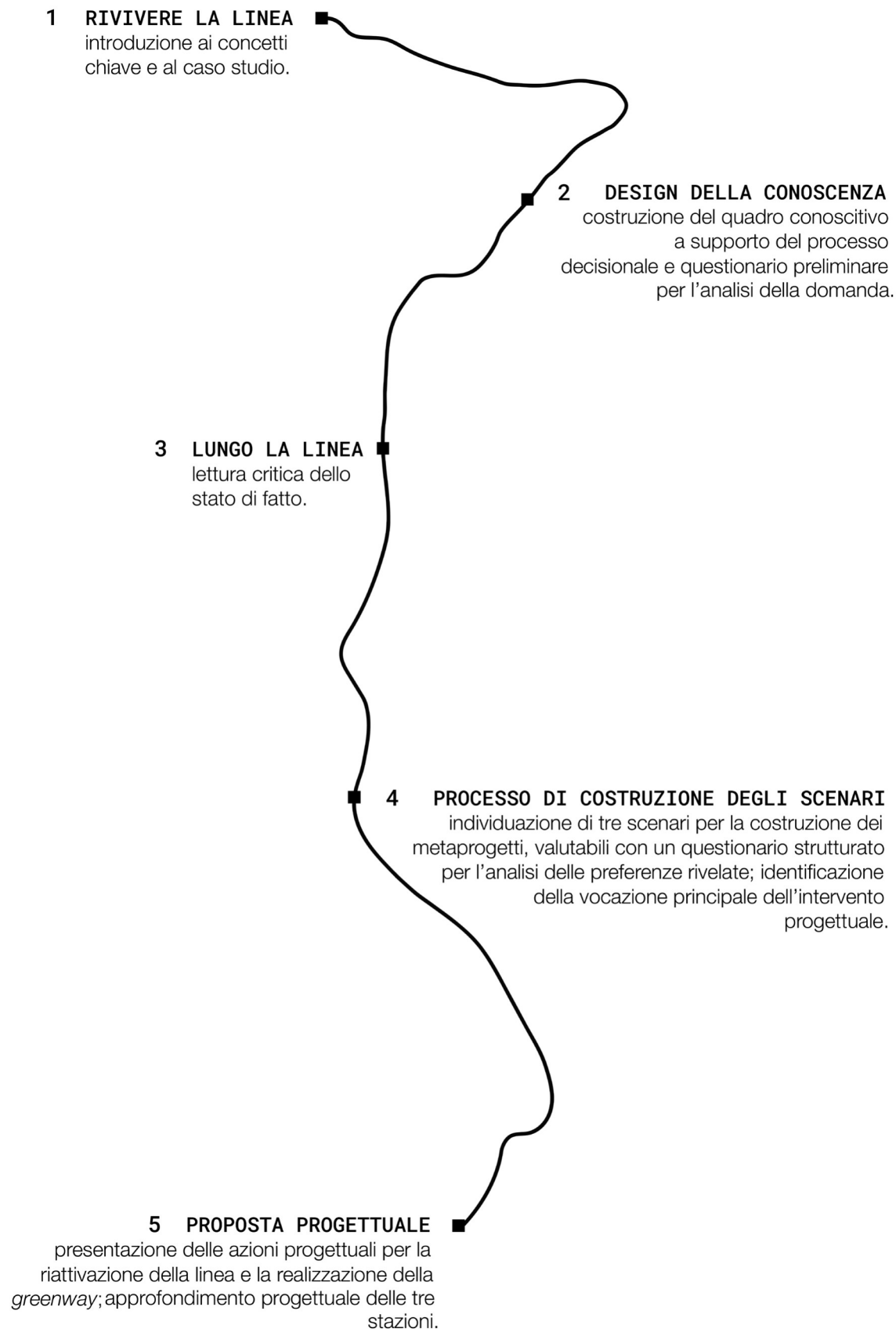
The Italian territory is marked by deep territorial inequalities, particularly evident in the southern regions, where the lack of economic resources, infrastructure, and services intersects with long-standing processes of historical and social marginalization. In this context, disused railway infrastructures represent both the outcome of fragmented development policies and a latent heritage, potentially capable of generating new forms of territorial enhancement. Abandonment thus becomes an opportunity to rethink spaces, functions, and relationships, restoring centrality to local communities and promoting slow mobility and the integration of heritage, landscape, and tourism.

The thesis analyzes the case study of the Noto-Pachino railway line, located in south-eastern Sicily, in the province of Syracuse. Decommissioned in the early 2000s after having played a key role in the productive development of the area, the line has since remained abandoned. In recent years, it has been included in a reactivation process, leading in 2022 to the allocation of funding under the NRRP. The restoration project, coordinated by Fondazione FS Italiane and RFI, is conceived as a strategic intervention aimed at reactivating the line as a tourist railway itinerary.

The line is set within a territory characterized by a strong landscape and cultural identity and a significant urban and productive history. The research develops an in-depth understanding of the context through two complementary levels of investigation: the analysis of the competitive framework, focused on territorial, infrastructural, socio-economic and tourism-cultural themes, and the analysis of demand, carried out through questionnaires and structured interviews.

This knowledge-building process, conducted at different scales and integrated with the survey of community needs, allows the identification of critical issues and opportunities, supporting design decisions. Three metadesign scenarios are then defined and evaluated by a sample of users through a survey based on a revealed-preference approach, aimed at identifying the primary vocation of the intervention. The project assumes the reactivation of the railway service as a given condition. The proposal is based on the reuse of adjacent areas within an integrated system of slow mobility and cultural spaces, reconnecting landscapes, communities, and memories.

The railway alignment is accompanied by a greenway and together they cross a territory understood as a palimpsest of historical, landscape, and infrastructural traces. Of the eight stations along the line, Noto, Noto Marina and Pachino are developed in detail. In addition to their railway function, these stations host spaces for the local community, acting as relational nodes between the railway, the greenway and the city. The objective of the thesis is to show how initiatives aimed at the recovery of abandoned spaces represent not only a response to neglect, but also an opportunity to imagine alternative forms of territorial development, grounded in the care of places, participation, and the recognition of their autonomy as living and inhabited spaces. In this context, the simulation of strategy-building processes for scenario definition emerges as an increasingly necessary approach, as it enables active participation by the different actors involved.



INTRODUZIONE

Un paesaggio non si inventa, ma si costruisce ri-tracciando un'impronta che esiste, una traccia che aspetta di essere ricalcata e reinserita in un nuovo contesto di utilizzo. La ferrovia è una di queste tracce: un segno inciso sulla superficie del territorio, che attraversa paesaggi agricoli, costieri, urbani e rurali e che, nel suo percorso, diventa un corridoio attraverso cui emergono attori, relazioni, conflitti e opportunità che insieme descrivono l'identità dei luoghi attraversati.

Riattivare una ferrovia e i suoi spazi non significa soltanto ripristinare un'infrastruttura, ma ristabilire un senso di appartenenza tra le comunità e i loro spazi quotidiani. È qui che prendono forma i significati che gli individui attribuiscono ai luoghi mentre li vivono, li trasformano o li immaginano. In questo senso, la ferrovia può diventare un'infrastruttura narrativa: un dispositivo di connessione. Una linea che torna a parlare perché torna, prima di tutto, ad ascoltare. In questo contesto, la tesi esplora il tema del recupero delle aree ferroviarie dismesse come opportunità di sviluppo territoriale, con riferimento al contesto del Sud Italia, in cui tali spazi inutilizzati rappresentano un patrimonio strategico potenzialmente capace di generare nuove connessioni tra paesaggio, mobilità e comunità locale.

Il caso studio si concentra sulla linea ferroviaria Noto-Pachino, situata nella provincia di Siracusa, nel Sud-Est della Sicilia. La tratta, dismessa nei primi anni Duemila, è stata recentemente inserita in un progetto di ripristino finanziato dal PNRR e coordinato da Fondazione FS Italiane e RFI, ponendola al centro del dibattito pubblico. Tuttavia, i manufatti lungo il tracciato e le aree ad esso adiacenti restano attualmente in stato di abbandono e possono diventare punti chiave per reinterpretare la ferrovia come infrastruttura di relazione e valorizzazione del territorio. Lo studio si fonda su un approccio metodologico integrato che combina fonti bibliografiche e documentali, interviste e questionari, oltre a sopralluoghi sul campo al fine di comprendere in maniera adeguata il complesso tema e territorio analizzato. L'obiettivo è proporre un modello metodologico replicabile per la progettazione di infrastrutture e aree ferroviarie dismesse, dimostrando che ripensare questi spazi significa non solo affrontare il degrado fisico, ma anche ristabilire legami, valorizzare il patrimonio e promuovere la partecipazione attiva della comunità.

La tesi si articola in cinque capitoli, ciascuno dei quali affronta aspetti complementari legati al caso studio, arricchiti da *focus* tematici dedicati ad approfondimenti trasversali.



01

RIVIVERE LA LINEA:
il caso studio

1 RIVIVERE LA LINEA: IL CASO STUDIO

Il presente capitolo assume come punto di partenza l’idea di “invertire lo sguardo”, ovvero leggere le trasformazioni del territorio a partire dalle aree marginali e fragili, considerate non come residui del sistema, ma come ambiti strategici per ripensare modelli di sviluppo, forme dell’abitare e relazioni tra infrastrutture, paesaggio e comunità. In questa prospettiva, la dismissione delle infrastrutture e i processi di rarefazione insediativa non vengono interpretati unicamente come esiti di crisi, ma come condizioni che aprono possibilità di rigenerazione, riuso e sperimentazione progettuale. A partire da questo quadro interpretativo, il capitolo introduce il caso della linea ferroviaria Noto–Pachino, attraverso un inquadramento territoriale e una ricostruzione delle origini e dell’evoluzione della linea, per poi approfondire la situazione attuale, i recenti processi di riattivazione e le iniziative promosse dalle comunità locali. L’obiettivo è restituire una lettura integrata del contesto, utile a comprendere le potenzialità della Noto–Pachino come infrastruttura di riabitazione e riconnessione territoriale.

1.1 Partire dalle aree marginalizzate

1 Antonio De Rossi, Filippo Barbera, *Riabitare l’Italia: le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli, Roma 2018, Gangemi Editore, Roma 2015.

2 Il manifesto di *Riabitare l’Italia*, consultabile in: https://riabitarelitalia.net/RIABITARE_LITALIA/il-manifesto-pagina/ (consultato il 15/01/2026).

Negli ultimi anni, attorno al volume *Riabitare l’Italia*¹, curato da Antonio De Rossi, si è progressivamente consolidato un ampio campo di riflessione che coinvolge ricercatori, studiosi, amministratori pubblici ed esperti, dando origine a un vero e proprio cantiere culturale e operativo. La successiva elaborazione del *Manifesto per riabitare l’Italia*² e la nascita dell’omonima associazione hanno contribuito a strutturare una rete di soggetti impegnati nella costruzione di una nuova autorappresentazione del Paese, capace di riconoscere il valore strategico dei territori che oggi soffrono condizioni di fragilità ma che, al tempo stesso, esprimono potenzialità inedite in termini di coesione, innovazione e qualità dell’abitare. Assumendo questa prospettiva come riferimento teorico, il capitolo affronta alcuni nodi fondamentali per comprendere le trasformazioni in atto. Tali temi costituiscono la cornice concettuale entro cui si colloca l’analisi del caso studio.

Dalla fine del Novecento, l’Italia ha conosciuto una profonda trasformazione del proprio assetto territoriale. I grandi centri urbani, un tempo motori indiscussi di economia, cultura e innovazione, hanno progressivamente perso la capacità di generare benefici diffusi al di fuori dei propri confini. I vantaggi concentrati nelle aree centrali alimentano una crescente disconnessione con i territori periferici, aumentando le disuguaglianze sociali, economiche e culturali. Parallelamente, si manifesta la cosiddetta “Italia dei vuoti”: aree caratterizzate da spopolamento, abbandono edilizi e perdita di servizi essenziali. Questi fenomeni interessano sia le terre alte e le campagne interne, sia le periferie urbane e le fasce costiere. La tradizionale rappresentazione dicotomica tra Nord e Sud, città e campagna, sviluppo e ritardo non coglie più la complessità del paese. Le narrazioni dominanti tendono a semplificare i fenomeni, trascurando la pluralità di condizioni che caratterizzano l’Italia contemporanea. Questa semplificazione limita l’efficacia delle politiche pubbliche, che rimangono settoriali, puntiformi e spesso incapaci di generare impatti sistemici. Al contrario, la ricchezza del paese risiede nella sua diversità territoriale, sociale e culturale: un caleidoscopio di paesaggi, economie, tradizioni e comunità che interagiscono continuamente. È da questa complessità che è necessario partire per costruire strategie di ri-abitazione e sviluppo. Bisogna invertire lo sguardo. Guardare da vicino queste aree permette di comprendere le fragilità territoriali e le opportunità di intervento. Questi territori non vanno visti come luoghi di degrado: contengono stimoli innovativi, iniziative di cittadinanza attiva, pratiche culturali e sociali che reinventano modalità di produzione, consumo e relazione con l’ambiente. Riabitare l’Italia dei vuoti significa valorizzare le risorse locali, sostenere gli attori innovativi e garantire condizioni abitative, infrastrutturali e sociali che permettano alle persone di restare o di frequentare i territori. L’obiettivo non è riprodurre vecchi modelli di sviluppo centrati sui grandi poli urbani, ma creare reti di opportunità distribuite tra territori marginali e centrali³.

3 Ibidem

Abbandono. L'abbandono dei territori italiani non è un fenomeno recente, ma negli ultimi decenni ha assunto forme più complesse e diffuse. La perdita di popolazione, la sottoutilizzazione di spazi e infrastrutture e la fragilità dei servizi pubblici costituiscono un quadro di declassamento territoriale che richiede approcci innovativi e mirati. Questo non significa che tutti gli spazi devono essere recuperati indiscriminatamente: il concetto di abbandono può trasformarsi in abbandono consapevole e selettivo, inteso come strumento di riorganizzazione territoriale e infrastrutturale. In alcune situazioni, alleggerire il carico abitativo o rimuovere edifici obsoleti può aprire nuove possibilità: creare spazi per economie rinnovabili, funzioni ecosistemiche o attività culturali e ricreative. L'abbandono diventa quindi parte di una strategia positiva di riabitare i territori, anziché un problema da compensare passivamente⁴.

Comunità. In questa prospettiva, le comunità emergono come attori fondamentali dei processi di riabitazione. Costruire strategie di riabitazione significa oggi attivare e sostenere nuove forme di comunità, in grado di intrecciare bisogni e aspirazioni, rafforzare i servizi di cittadinanza e creare condizioni favorevoli al lavoro e alla progettualità individuale e collettiva. Le pratiche contemporanee mostrano l'emergere di comunità plurali e dinamiche, fondate su reti di prossimità ma aperte a relazioni esterne, capaci di riorganizzare filiere produttive locali, attrarre nuovi abitanti e sperimentare forme inclusive di convivenza. In questo quadro, il *welfare* e la cultura sono intesi come investimenti strategici: scuole, spazi di formazione, luoghi della produzione culturale e dell'innovazione sociale diven-

tano dispositivi di rigenerazione territoriale e di costruzione di nuove opportunità. Queste esperienze dimostrano che lo spopolamento non è un destino irreversibile e che è possibile costruire nuove forme di abitabilità fondate sulle risorse e sulle capacità locali, oltre che sui bisogni. In questo senso, il riabitare si configura non come un'azione di mera conservazione, ma come un processo di trasformazione attiva e inclusiva, capace di restituire valore ai luoghi e alle persone e di generare nuove economie, relazioni e opportunità⁵.

Disuguaglianze. Le disuguaglianze non riguardano esclusivamente il reddito o la produzione economica, ma investono tutte le dimensioni del vivere: l'accesso ai servizi del quotidiano, alla mobilità, alla qualità ambientale, alle infrastrutture materiali e digitali, alla sicurezza e all'efficienza amministrativa. In questa prospettiva, le disuguaglianze si configurano come asimmetrie di opportunità, che condizionano profondamente le traiettorie di vita delle persone, indipendentemente dall'impegno individuale. Queste condizioni non sono innate né immutabili, ma possono essere trasformate attraverso politiche pubbliche attente ai luoghi e orientate al benessere delle persone. La persistenza di approcci che considerano gli interventi neutrali rispetto ai contesti territoriali ha prodotto effetti distorsivi, rafforzando nel tempo i divari anziché ridurli⁶.

Fragilità territoriali. La fragilità territoriale consiste nell'incapacità di un sistema insediativo di adattarsi ai cambiamenti senza perdere vitalità. Le fragilità non rappresentano una condizione naturale o inevitabile, ma il risultato di

modelli di sviluppo e scelte politiche che hanno prodotto assetti territoriali omologanti e poco resilienti. È possibile distinguere diverse dimensioni di fragilità: quella demografica, legata alla contrazione della popolazione; quella socio-economica, che limita le opportunità di iniziativa e di progetto di vita; quella ambientale, connessa sia ai rischi naturali sia agli effetti del cambiamento climatico; quella legata alla mobilità e all'accessibilità ai servizi essenziali; infine, la fragilità socio-insediativa e paesaggistica, derivante dalla carenza o dalla cattiva distribuzione delle infrastrutture di base e degli spazi pubblici.

Operare nella logica del riabitare implica, da un lato, riconoscere la pluralità delle fragilità e la loro distribuzione differenziata sul territorio, evitando letture semplificate; dall'altro, assumere una responsabilità critica nei confronti dei modelli di sviluppo che le hanno generate, costruendo visioni di futuro capaci di articolarsi su più scale e di attivare risorse locali in una nuova geografia complessiva del paese⁷.

Patrimonio. All'interno di questa prospettiva, il patrimonio assume un ruolo strategico. Le politiche di valorizzazione attuate negli ultimi decenni, pur avendo contribuito a rafforzare il riconoscimento identitario dei territori marginali, hanno spesso prodotto esiti parziali, limitandosi a una fruizione turistica e a una valorizzazione prevalentemente simbolica dei manufatti. In molti casi, il patrimonio è stato trattato come un oggetto e il fine dell'intervento, senza interrogarsi in modo sufficientemente critico sulle funzioni, sulle modalità di gestione e sulla capacità di generare nuove forme di abitabilità. Negli ultimi anni, tuttavia, si assiste a una progressiva trasformazione di questo approccio. Il patrimonio «tende a configurarsi come leva e mezzo di processi rigenerativi»⁸, in cui ciò che conta non è solo il valore storico o identitario, ma la capacità di attivare relazioni, economie e pratiche sociali radicate nei contesti⁹.

Politiche. Affinché tali processi possano consolidarsi, è necessario un cambiamento nelle politiche pubbliche. Le politiche pensate in modo omologante e calate dall'alto mostrano limiti evidenti nel rispondere alla complessità dei territori fragili. Al contrario, politiche *place-based*, costruite con le comunità e fondate sulla conoscenza dei contesti, permettono di definire obiettivi misurabili, attivare co-progettazioni efficaci e rinnovare le modalità di azione della pubblica amministrazione. La dimensione transcalare — che integra strategie nazionali ed europee con progettualità locali radicate — diventa essenziale per sostenere processi di rigenerazione duraturi¹⁰.

Rigenerazione. La rigenerazione, in questo senso, non coincide con la semplice riquilibrificazione fisica. «È uno spostamento di punto di vista che porta a mettere al centro l'esistente, i patrimoni fisici e le risorse immateriali, a muovere da pratiche partecipative di cittadinanza attiva. L'esistente e l'esserci»¹¹. Non esiste più un altrove in cui proiettare nuove espansioni o modelli di sviluppo, ma un lavoro continuo di trasformazione di ciò che già esiste, attraverso processi che intrecciano aspetti fisici, sociali, economici ed ecologici. Le pratiche rigenerative, soprattutto in quelle a carattere informale, si caratterizzano spesso per un approccio sperimentale, incrementale e adattivo, fondato su piccole scale di intervento, sulla partecipazione diretta degli attori locali e su una costruzione progressiva degli obiettivi¹².

4 Domenico Cersosimo, Carmine Donzelli (a cura di), *Manifesto per riabitare l'Italia. Con un dizionario di parole chiave e cinque commenti*, Donzelli, Roma 2020, pp. 55-59.

5 Ivi, pp. 91-95.

6 Ivi, pp. 115-119.

7 Ivi, pp. 121-127.

8 Ivi, pp. 181.

9 Ivi, pp. 177-181.

10 Ivi, pp. 189-193.

11 Ivi, pp. 203.

12 Ivi, pp. 201-206.



Figura 1.1-4
Sicily - Summer 2020 edition. Foto di Mauro Fontana.



Figura 1.5-7
Un paese ci vuole. Foto di Francesca Iovene.



Figura 1.8-9
Bari Southern Coast. Foto di Michele Cera.



Figura 1.10-13
Inside of Calabria. Foto di
 Piero Percoco.



13 Adriano Dessi, Sara Mucelli (a cura di), *Paesaggi lineari: strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Gangemi Editore, Roma 2015, p. 18.

Coste urbanizzate come luoghi da riabitare

Le fasce costiere italiane rappresentano oggi uno degli ambiti territoriali in cui le contraddizioni del modello di sviluppo novecentesco emergono con maggiore evidenza. Questi territori hanno progressivamente concentrato popolazione, infrastrutture, attività produttive e funzioni turistiche, configurandosi come spazi di forte attrazione per i flussi migratori interni. In molti casi, tuttavia, tali dinamiche hanno prodotto forme di urbanizzazione estensiva, frammentata e spesso prive di qualità, generando un patrimonio costruito sovradimensionato e scarsamente adattabile ai mutamenti socio-economici in atto. Oggi numerosi tratti di costa mostrano segnali di indebolimento strutturale: sottoutilizzo e obsolescenza del patrimonio edilizio, difficoltà di manutenzione delle infrastrutture, perdita di popolazione, forte stagionalità delle presenze. Le coste non possono tuttavia essere lette esclusivamente come spazi di crisi. Esse costituiscono territori di transizione tra sistemi urbani consolidati e aree interne fragili, nodi nei quali si intrecciano infrastrutture di mobilità, paesaggi agricoli, risorse ambientali e patrimoni culturali¹².

È proprio in questi contesti di margine e di transizione che il tema delle infrastrutture assume un ruolo centrale. In Italia, uno dei Paesi europei in cui le differenze territoriali risultano maggiormente accentuate, le regioni del Sud continuano a confrontarsi con una minore dotazione di risorse economiche e con forme persistenti di marginalizzazione che investono l'accesso ai servizi, la qualità delle reti infrastrutturali, il patrimonio costruito e paesaggistico, nonché la capacità delle comunità locali di partecipare attivamente ai processi decisionali. Le infrastrutture rappresentano un indicatore concreto di tali squilibri: quando funzionano come dispositivi di coesione territoriale favoriscono mobilità, scambio e sviluppo; quando risultano insufficienti o dismesse rendono visibili le discontinuità delle politiche di investimento e le fragilità strutturali dei territori. Le ferrovie dismesse e i loro manufatti raccontano una storia ambivalente: da un lato testimoniano la difficoltà delle politiche del passato nel garantire continuità e manutenzione dei sistemi infrastrutturali; dall'altro si configurano come un patrimonio latente, potenzialmente riattivabile e capace di generare nuovi usi e nuovi significati. Le linee ferroviarie secondarie «si identificano come una grande storia fatta di binari e stazioni ferroviarie, di opere ardite di ingegneria (...) ma anche di paesaggi e di sapienti inserimenti territoriali, di luoghi da visitare e vedere dal treno»¹³, configurandosi come dispositivi in grado di connettere territori, paesaggi e pratiche sociali. In questa prospettiva, l'abbandono non è soltanto una condizione di perdita, ma anche una possibilità: spazi e infrastrutture possono diventare luoghi di sperimentazione culturale, sociale e territoriale, nei quali le comunità locali assumono un ruolo attivo nella definizione delle traiettorie future.

Tuttavia, la rigenerazione dei territori non può essere ridotta a un intervento esclusivamente infrastrutturale. Rimettere al centro le persone nei loro

luoghi di vita implica costruire una visione del territorio che emerga dalle pratiche quotidiane, dalle memorie e dalle aspirazioni delle comunità locali, evitando approcci autoreferenziali e soluzioni standardizzate. In questo senso, la riqualificazione delle infrastrutture dismesse diventa anche un processo di ricostruzione di senso, capace di rafforzare il legame tra abitanti e spazi e di mettere in discussione le narrazioni stereotipate dei cosiddetti “luoghi che non contano”¹⁴. È in questa cornice, la tratta ferroviaria dismessa Noto–Pachino si configura come un caso emblematico. Realizzata nel 1935 per sostenere le attività agricole, vinicole e della pesca, interrotta nel 1986 e definitivamente dismessa nel 2002, la linea è oggi interessata da un processo di ripristino a finalità turistiche che, tuttavia, non coinvolge pienamente le stazioni e i manufatti lungo il tracciato. Questi spazi, posti in una condizione di mediazione tra ambito urbano e rurale, rappresentano un territorio da ricucire, in cui i paesaggi attraversati possono essere valorizzati attraverso percorsi di mobilità lenta e pratiche di riuso capaci di restituire centralità a contesti marginalizzati. La Noto–Pachino assume così un duplice valore: memoria di una stagione di dismissione e marginalità, ma anche bene comune e campo di sperimentazione per nuove politiche territoriali, culturali e sociali. La sua possibile rifunzionalizzazione non si configura come un semplice intervento tecnico, ma come occasione per costruire una strategia integrata di rigenerazione territoriale, capace di attivare nuove connessioni fisiche e simboliche tra costa ed entroterra, tra patrimonio materiale e pratiche sociali emergenti.

14 Lina Maria Caltandra, “Ascoltare i luoghi, dare voce ai territori: una proposta metodologica per riscoprire/ricostruire la centralità dei margini”, in Claudio Cerretti e Giulia Oddi (a cura di), *Meno Marginali: come e per chi: Ipotesi e proposte della Geografia per il recupero delle «marginalità» territoriali in Italia*, Società Geografica Italiana, Roma 2024, p. 130.

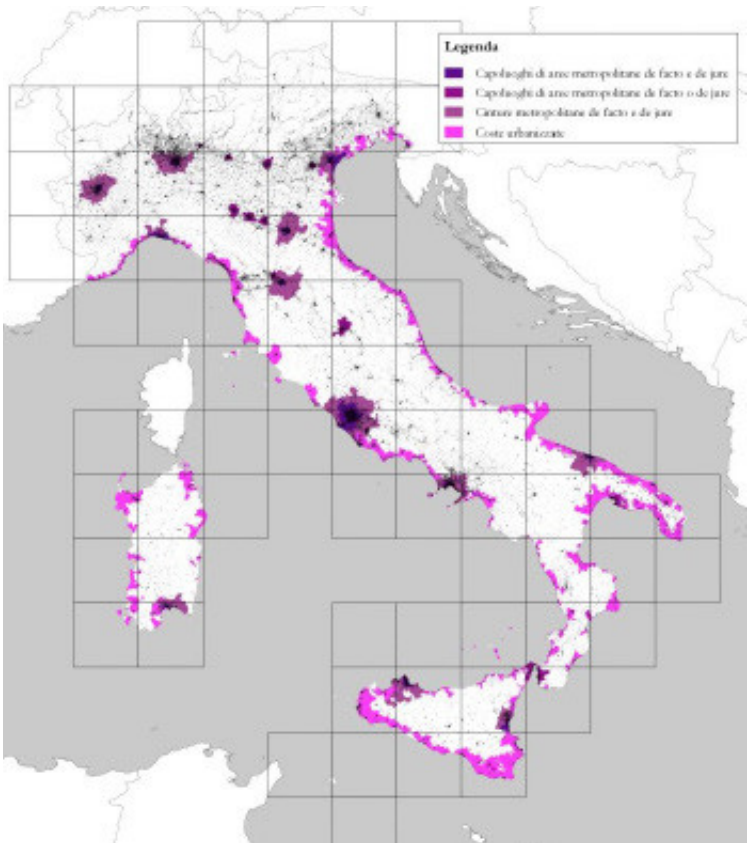


Figura 1.14 Mappa coste urbanizzate e periferie urbane, elaborazione di Lanzani, Curci e Kercuku (2020). Fonte: www.riabitarelitalia.net

1.2 Inquadramento territoriale

15 Ferrovie Noto-Pachino, consultabile in: <https://www.ferroviesiciliane.it/linee/ferrovia-noto-pachino/> (consultato il 04/01/2026).

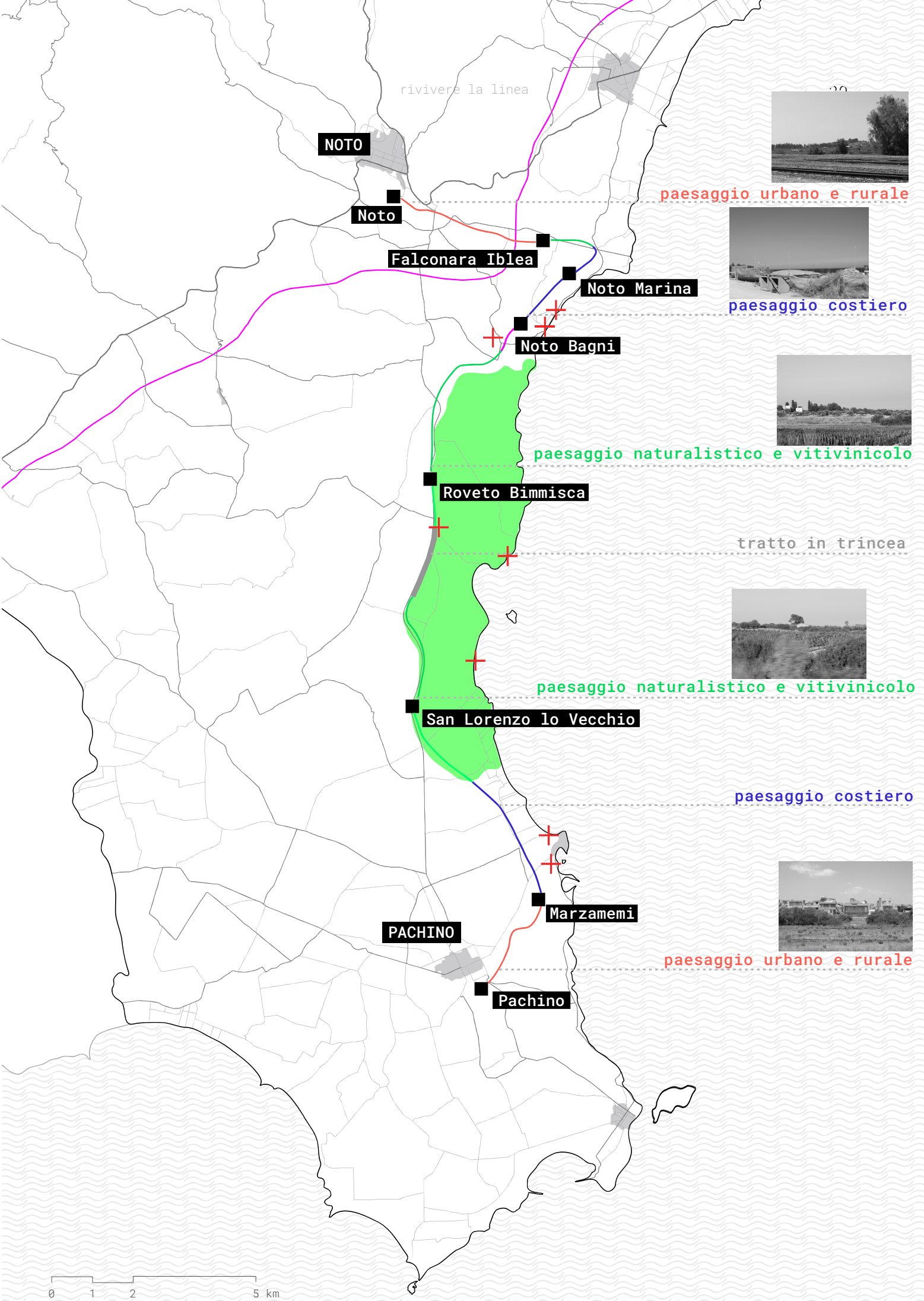
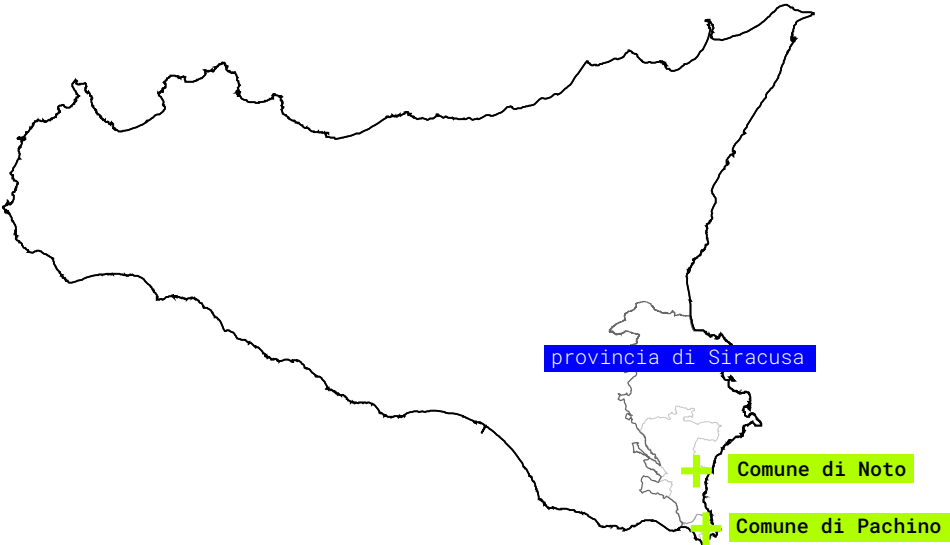
16 Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco: l'architettura della Ferrovia Siracusa-Ragusa-Licata e il progetto del paesaggio nella Val di Noto*, EDAS LaVolta, 1999, p. 257.

17 Antonella Covato, Valeria Altamore, *La strada ferrata Noto-Pachino: da infrastruttura dismessa a strumento di lettura del territorio*, tesi di laurea, Università degli Studi di Catania 2016.

La ferrovia Noto-Pachino si trova in Sicilia, a Sud-Est dell'isola, nella provincia di Siracusa. La linea, a binario unico e con un'estensione totale di 27 chilometri¹⁵, è una diramazione della Siracusa-Gela-Canicatti. La strada ferrata attraversa un affascinante tratto di territorio siciliano: partendo da Noto, "singolare custode del Barocco"¹⁶, prosegue verso Est per 5 chilometri, raggiungendo Falconara Iblea e lo storico scalo marittimo di Calabernardo, un tempo luogo per lo smaltimento dei prodotti agricoli e nodo di connessione della città con il presidio costiero nei mesi estivi. La ferrovia si avvicina poi alla SP34, verso Sud, fiancheggiando l'insediamento costiero di Noto Marina, Noto Bagni e i mandorleti e agrumeti dell'entroterra. Proseguendo lungo la pianura del fiume Tellaro, giunge a Roveto Bimmisca, scalo che un tempo dava sfogo al prodotto agricolo dei terreni di Bimmisca, nei pressi della SP19. La linea prosegue verso Sud, con alcuni tratti in trincea, attraversando i paesaggi rurali dei bassi Iblei ed entrando nell'area archeologica dell'antica città greca di Eloro e della villa romana del Tellaro, in direzione della costa; qui si trovano l'Oasi Naturale di Vendicari e il presidio di San Lorenzo. Quest'ultimo ebbe grande importanza dal punto di vista commerciale poiché permetteva lo smaltimento dei prodotti agricoli verso Noto, funzione che «veniva prima svolta tramite carretti che trasportavano i vini lungo la strada ordinaria, per un percorso totale di 16 chilometri verso la stazione di Noto»¹⁷. Infine, la ferrovia penetra nel Tavolato Ibleo e, allontanandosi dalla SP19, prosegue verso la costa, raggiungendo Marzamemi e la grotta di Calafarina, sito archeologico rinomato per i numerosi ritrovamenti della prima età del bronzo. Infine, arriva all'ultima tappa: la stazione di Pachino, nonché il punto più meridionale d'Europa raggiungibile con linee a scartamento ordinario.

Figura 1.15. Mappa della Sicilia, Inquadramento dei Comuni di Noto e Pachino. Rielaborazione delle autrici.

Figura 1.16. Linea Noto-Pachino: mappa valutativa dell'ambiente. Rielaborazione delle autrici.



18 Piero Muscolino, *Le ferrovie della Sicilia sud-orientale*, Argo Software, Siracusa 2005.

19 Decreto Ministeriale 73/T, *Norme tecniche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie*, 15 aprile 1987, Ministero dei Trasporti.

Origini e sviluppo storico

Dopo l'inaugurazione della linea ferroviaria Siracusa-Gela-Canicattì, che connetteva l'area Sud-orientale della Sicilia al Porto di Siracusa per l'invio di prodotti agricoli siciliani verso i mercati del Nord, emerse l'urgenza di costruire una ferrovia che unisse il Sud dell'isola e le sue attività rurali. Si credeva che il trasporto rapido delle merci avrebbe facilitato la ripresa e la crescita economica dell'area di Noto. Tuttavia, i lavori, interrotti dallo scoppio della Prima guerra mondiale, furono completati solo verso la fine del 1934. Per la partenza del servizio passeggeri regolare, si dovette attendere fino al 1935. Presso la stazione di Noto, la linea era collegata con la rete delle Ferrovie dello Stato, in particolare con le linee verso Siracusa/Catania/Messina e Agrigento. Fin dal suo avvio, la linea sperimentò un'esistenza piuttosto modesta, caratterizzata da un traffico prevalentemente locale, ad eccezione del periodo estivo, dove si registrava un afflusso massiccio di turisti. Per soddisfare la domanda di questi ultimi, fu istituita una fermata estiva chiamata Noto Bagni, allestita sulle strutture di una Casa Cantoniera doppia. Il conflitto della Seconda guerra mondiale arrecò gravi danni alla ferrovia, portando alla sua chiusura a partire da giugno del 1943. Tuttavia, i lavori di ripristino avanzarono rapidamente e la linea riaprì nel maggio 1944. La linea era ancora considerata di importanza strategica, soprattutto per l'intenso traffico merci. Nel 1951, un'alluvione interruppe il servizio e le Ferrovie dello Stato decisero di eliminare i collegamenti e di non avviare i lavori per la riparazione. Nel 1952, le stazioni di Roveto Bimmisca e S. Lorenzo lo Vecchio furono chiuse al servizio passeggeri e ridotte a semplici fermate, insieme a Noto Marina; mentre l'unica stazione di incrocio rimase Marzamemi. Le proteste della popolazione, però, indussero le Ferrovie dello Stato a rivedere la propria decisione, tanto che nel 1955, in seguito alla ricostruzione dei ponti e delle opere d'arte distrutte e ricostruite in calcestruzzo¹⁸, i treni ripresero a viaggiare tra Noto e Pachino. Tuttavia, malgrado le premesse turistiche legate all'unicità del territorio, il ramo Noto-Pachino continuava ad apparire segnato da una scarsa affluenza di viaggiatori. Già nel 1968 circolavano soltanto due treni passeggeri diretti verso Noto e tre verso Pachino, mentre continuava a esserci un discreto traffico merci, alimentato dall'industria della pesca di Marzamemi e dai pregiati vini pachinesi. Negli anni settanta, anche il traffico merci subì un drastico calo, a causa della concorrenza della gomma. Il ministro Signorile, con il DM 73/T¹⁹, sospese il traffico passeggeri e merci a partire dal 1° gennaio 1986. Per diversi anni, le Ferrovie dello Stato continuarono a gestire gli autobus sostitutivi, soppressi definitivamente nei primi anni novanta. Nel 2002 la linea venne dichiarata ufficialmente dismessa dal Ministero dei Trasporti a seguito d'istanza di rinuncia alla concessione dell'esercizio da parte di RFI dopo il parere favorevole espresso dalla Regione Sicilia.



Figura 1.17 Roberto Cocchi, Linea Noto-Pachino: ultimi treni merci nel periodo estivo, Roveto Bimmisca, 1985. Fonte: www.ilmondodeitreni.it



Figura 1.18 Stazione di Pachino. Fonte: Archivio Fondazione FS Italiane.



Figura 1.19 Stazione di Pachino. Fonte: Archivio Fondazione FS Italiane.

1.3 La linea Noto-Pachino oggi

20 Legge 9 agosto 2017, n. 128, Disposizioni per l’istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione, in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 228, 29 settembre 2017.

21 Ivi, art. 1.

22 Percorsi nella storia: Treni storici e itinerari culturali, consultabile in: <https://programmazionestrategica.cultura.gov.it/progetto/> (consultato il 22/12/2025).

23 Una nuova vita per le linee ferroviarie storiche, consultabile in: https://finanza.repubblica.it/News/2022/03/05/una_nuova_vita_per_le_linee_ferrovie_storiche-5/ (consultato il 05/01/2026).

24 Il Contratto di Programma, consultabile in: <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/Il-rapporto-con-lo-Stato-e-con-gli-stakeholder/il-contratto-di-Programma.html> (consultato il 05/01/2026).

La riattivazione della ferrovia: quadro normativo e finanziamenti

Negli ultimi dieci anni, la ferrovia è entrata a far parte di un processo di riattivazione: il suo attuale ripristino è stato inserito tra le tratte della Legge 128/2017²⁰ ed è stato avviato insieme ai percorsi siciliani di Agrigento Bassa-Porto Empedocle e Alcantara-Randazzo, di proprietà RFI. Tale legge ha come finalità «la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d’arte e pertinenze, e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell’utilizzo dei ferrocicli»²¹.

Dal punto di vista economico e gestionale, la riapertura della Noto-Pachino è parte del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), grazie a un finanziamento specifico proveniente dal Fondo Complementare sotto la supervisione del Ministero della Cultura. Il progetto, che mira a ripristinare la linea come itinerario ferroviario turistico, rientra nel programma “Percorsi nella storia-Treni storici e itinerari culturali”²² e si sviluppa sotto il coordinamento della Fondazione FS Italiane e di Rete Ferroviaria Italiana, nell’ambito del più ampio “Piano strategico Grandi attrattori culturali”²³. L’investimento stimato è di 40 milioni di euro e i lavori di bonifica e risanamento del sedime ferroviario sono iniziati ufficialmente il 24 gennaio 2022, con il completamento inizialmente previsto entro il 2025 ma attualmente posticipato al 2026.

Per quanto riguarda la *governance*, l’operazione nasce da una collaborazione tra diversi attori istituzionali, in particolare RFI, Fondazione FS e la Regione Sicilia, con il ruolo di integrare la riattivazione della linea all’interno del Contratto di Programma nazionale, strumento che «disciplina gli aspetti economici e finanziari del rapporto di concessione tra RFI e lo Stato»²⁴. Ciò implica l’avvio di procedure tecnico-amministrative, pianificazione territoriale e strumenti di finanziamento multilivello, per garantire la sostenibilità del progetto nel lungo periodo.

La riapertura della tratta Noto-Pachino, sostenuto da finanziamenti pubblici significativi, si configura come un intervento strategico articolato, mirato a recuperare la linea storica e a restituire alla circolazione turistica un percorso di bellezza paesaggistica.



Figura 1.20 Linea Noto-Pachino in fase di ripristino: magazzino merci di Noto Marina, luglio 2025.
Fonte: Fotografia delle autrici.



Figura 1.21 Linea Noto-Pachino in fase di ripristino: fermata Falconara Iblea, luglio 2025.
Fonte: Fotografia delle autrici.

25 Stefano Di Marca, *Pista ciclabile al posto della ferrovia Noto-Pachino - la posizione di Sicilia in Treno*, marzo 2017, consultabile in: <http://www.siciliaintreno.org/index.php/news/93-pista-ciclabile-al-posto-della-ferrovia-noto-pachino-la-posizione-di-sicilia-in-treno> (consultato il 05/01/2026).

26 *La tratta ferroviaria Noto-Pachino diventerà itinerario turistico*, 6 febbraio 2022, consultabile in: <https://www.guidaviaggi.it/2022/02/06/la-tratta-ferroviaria-noto-pachino-diventera-itinerario-turistico/> (consultato il 05/01/2026).

27 La stazione è conosciuta come “Stazione del Vino” poiché qui avveniva il trasporto di vino prodotto dai palmenti locali. Fonte: *Monumento - SR-1275*, consultabile in: <https://lnx.virtualsicily.it/Monumento--SR-1275> (consultato il 04/01/2026).

La ferrovia partecipata: esperienze e iniziative comunitarie per la Noto–Pachino

Negli ultimi anni, la linea ferroviaria Noto-Pachino è tornata al centro dell’interesse pubblico, grazie a una serie di iniziative che combinano recupero del patrimonio, promozione enogastronomica e rigenerazione culturale. Una di esse risale al 2017, quando i Comuni di Noto e Pachino hanno siglato un “Protocollo d’intesa”²⁵ per la creazione di una pista ciclabile sul tracciato della linea ferroviaria in disuso. Dall’altra parte, nel corso degli anni, alcune associazioni si sono battute con raccolte di firme, manifestazioni, convegni e mostre, anche con l’interessamento del Dipartimento di Architettura dell’Università di Catania, per il ripristino della linea.

In parallelo, a livello politico e sociale, da parte dell’Associazione Italia Nostra è stata suggerita la creazione di un “Osservatorio permanente sulla progettazione ed esecuzione dei lavori della tratta ferroviaria Noto-Pachino”²⁶, attualmente non realizzato, per monitorare l’andamento dei lavori, promuovere la trasparenza e coinvolgere le comunità locali, gli operatori economici e le associazioni: si tratta di uno strumento pensato per assicurare che la riattivazione della linea non si limiti agli aspetti infrastrutturali, ma diventi opportunità di sviluppo partecipato, in cui le comunità stesse possano contribuire a definire contenuti, funzioni e visioni future per la ferrovia.

Inoltre, tra le associazioni attive sul territorio pachinese si collocano la comunità Le Terre di Ebe insieme all’Associazione Vivi Vinum Pachino. Esse, tra gli altri interventi (> Capitolo 2), ogni anno organizzano la Festa della Vendemmia, che a settembre 2025 è giunta alla sua quarta edizione: per tre giorni, lo spazio ferroviario attualmente in disuso della stazione di Pachino diventa un luogo di incontro, racconto e degustazione, riportando in vita la memoria della cosiddetta “Stazione del Vino”²⁷. L’iniziativa dimostra come anche una linea ferroviaria inattiva possa diventare un punto nevralgico per esperienze turistiche autentiche e radicate nella cultura locale.

A questi programmi si unisce un significativo progetto di formazione e co-progettazione promossa dall’Associazione culturale Cantina Sperimentale Iblea, insieme al Comune di Noto, alla Fondazione FS, all’Università di Catania e all’Ordine degli Architetti di Siracusa. Si tratta di un workshop di progettazione svolto nel 2024, che ha coinvolto quindici giovani, tra neolaureati in architettura e operatori culturali, in un itinerario multidisciplinare focalizzato sul riutilizzo degli ex magazzini ferroviari della stazione di Noto. Sostenuto tramite fondi PNRR e coordinato dal Ministero della Cultura in collaborazione con Invitalia, il progetto ha incluso attività sia teoriche che pratiche: lezioni pubbliche, laboratori di progettazione, incontri online e una lezione magistrale tenuta dall’architetto Manuel Aires Mateus; l’obiettivo finale era quello di concepire un nuovo utilizzo per gli ex magazzini, reimmaginandoli come spazi dedicati all’arte e al teatro.

Tutte queste esperienze dimostrano come la tratta Noto–Pachino stia lentamente riacquistando un’importanza fondamentale nel territorio e non sia più vista esclusivamente come infrastruttura di mobilità, ma come spazio in evoluzione sociale, economica e culturale.

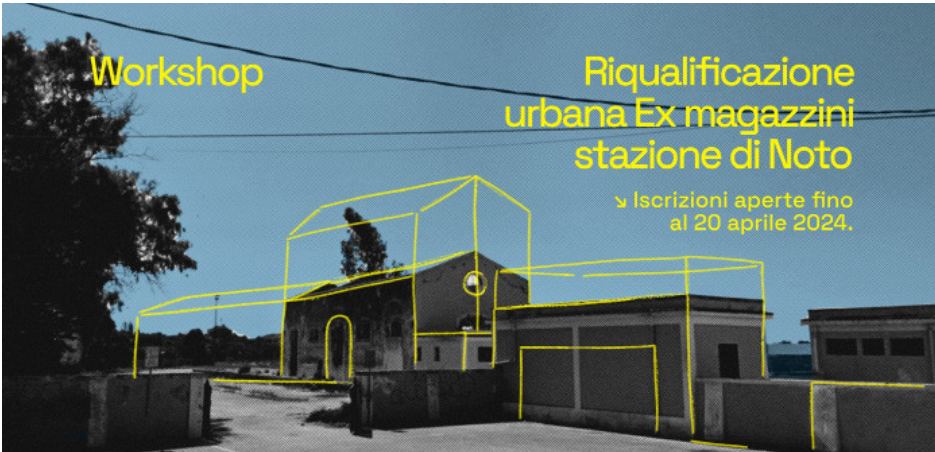


Figura 1.22 Locandina Workshop Riqualficazione urbana ex magazzini di Noto, aprile 2024. Fonte: Pagina Facebook di Cantina Sperimentale Iblea, www.facebook.com



Figura 1.23. Festa della Vendemmia di Pachino, settembre 2025. Fonte: Fotografia delle autrici.



Figura 1.24. Locandina Quarta Festa della Vendemmia di Pachino, 2025. Fonte: Pagina Facebook di Associazione Vivi Vinum Pachino, www.facebook.com

Testimonianze
mediatiche

**Siracusa: Raccolta
firme per la
riattivazione della
tratta dismessa Noto-
Pachino**

“Domenica 26 Marzo, Presidenza Regionale IN Sicilia, IN Sezione di Siracusa e Presidio di Noto e IN Sezione di Melilli hanno avviato una raccolta di firme per la riattivazione della tratta ferroviaria dismessa Noto-Pachino. Il tavolo per le firme è stato collocato, simbolicamente, nel Piazzale della Stazione di Noto; la raccolta proseguirà in altre località site lungo la tratta. Nonostante l’ubicazione decentrata del Piazzale, molti cittadini sono venuti a trovarci per manifestare la loro adesione all’iniziativa”²⁸.

31 marzo 2017

**A Noto il workshop
“Rigenerazione
urbana degli ex
magazzini della
stazione di Noto**

“Si svolgerà a Noto dal 24 al 26 maggio presso la Sala Dante del Teatro Tina Di Lorenzo e la Sala Convegni dell’Hotel Flora, la prima serie di workshop in presenza del percorso di capacity building dal titolo “Rigenerazione urbana degli ex magazzini della stazione di Noto” ideato dall’associazione culturale Cantina Sperimentale Iblea – Centro Culturale e Artistico, e realizzato grazie al finanziamento dell’Unione Europea – NextGenerationEU, per i progetti di capacity building nel contesto del PNRR, con l’obiettivo di potenziare le competenze degli operatori della cultura, e nel caso specifico di architetti, urbanisti, paesaggisti, ingegneri, e operatori culturali”³¹.

20 maggio 2024

**Siracusa, inaugurazione ferrovia
storica Noto-Pachino. Figura: “Un
sogno che diventa realtà”**

“Sono passati 36 lunghissimi anni, ma finalmente ieri abbiamo percorso, insieme a centinaia di persone, i primi due chilometri della storica linea Noto – Pachino. Un giorno speciale, con tantissimi bambini e tantissime famiglie. Un giorno speciale che segna l’inizio di un cammino che vedrà la luce entro il 2025. Un giorno che, fino a qualche tempo fa, sembrava un sogno... ma invece, adesso, è realtà”. così dichiara il sindaco di Noto Corrado Figura, all’inaugurazione della prima tratta della nuova linea Noto-Pachino”²⁹.

18 dicembre 2022

**La tratta ferroviaria
Noto-Pachino diventerà
itinerario turistico**

“La tratta ferroviaria Noto -Pachino diventerà un itinerario turistico e culturale, consentendo di poter raggiungere in treno Marzamemi, San Lorenzo, Vendicari, Pachino e Noto. In tal modo evitando impatti sull’ambiente derivanti dagli insostenibili flussi di visitatori che si riversano nella riserva naturale di Vendicari e nell’ameno borgo marinaro di Marzamemi”³⁰.

6 febbraio 2022

**Proseguono
i lavori di
ripristino della
storica ferrovia
Noto-Pachino:
si va verso la
riapertura**

“Risulta particolarmente significativo il completamento della posa dei binari sul ponte che sovrasta l’autostrada A18, un’infrastruttura che in passato era stata ritenuta inadatta al transito dei treni e che, invece, a valle di tutti gli accertamenti tecnici risulta perfettamente utilizzabile. Lungo il tracciato si procede anche con la posa delle traverse, la preparazione del pietrisco e la sistemazione dei materiali nei punti strategici del cantiere. In parallelo, si lavora anche sugli altri due lotti, fino all’area di San Lorenzo, con interventi strutturali e infrastrutturali in corso”³².

13 maggio 2025

28 *Siracusa: Raccolta firme per la riattivazione della tratta dismessa Noto-Pachino*, consultabile in: <https://www.italianostra.org/sezioni-e-consigli-regionali/sicilia/siracusa-raccolta-firme-per-la-riattivazione-della-tratta-dismessa-noto-pachino/> (consultato il 07/01/2026).

29 *Siracusa, inaugurazione ferrovia storica Noto-Pachino. Figura: “Un sogno che diventa realtà”*, consultabile in: <https://ilsicilia.it/siracusa-inaugurazione-ferrovia-storica-noto-pachino-figura-un-sogno-che-diventa-realta/> (consultato il 07/01/2026).

30 *La tratta ferroviaria Noto-Pachino diventerà itinerario turistico*, consultabile in: <https://www.guidaviaggi.it/2022/02/06/la-tratta-ferroviaria-noto-pachino-diventera-itinerario-turistico/> (consultato il 07/01/2026).

**Festa della Vendemmia, Pachino si
prepara alla nuova edizione alla
Stazione del Vino**

“La città di Pachino si prepara ad accogliere una nuova edizione della Festa della Vendemmia, in programma dal 19 al 21 settembre, che anche quest’anno promette di richiamare appassionati di vino, gastronomia e turismo esperienziale da tutta la Sicilia e non solo. Le cantine, i ristoratori locali, i protagonisti della vendemmia sono già in fermento per esaltare i sapori e l’indole enologica del territorio. La tre giorni a Pachino si svolgerà, ancora una volta, alla Stazione del Vino, in Piazza Pietro Nenni, luogo identitario destinato a diventare capolinea della ferrovia d’Italia grazie ai lavori in corso che, secondo le previsioni, dal 2026 la rimetteranno in funzione sviluppando un progressivo flusso di viaggiatori che finalmente potranno raggiungere la location del gusto a bordo dei vagoni”³³.

2 settembre 2025

31 *A Noto il workshop “Rigenerazione urbana degli ex magazzini della stazione di Noto”*, consultabile in: <https://reportsicilia.com/archives/40434> (consultato il 07/01/2026).

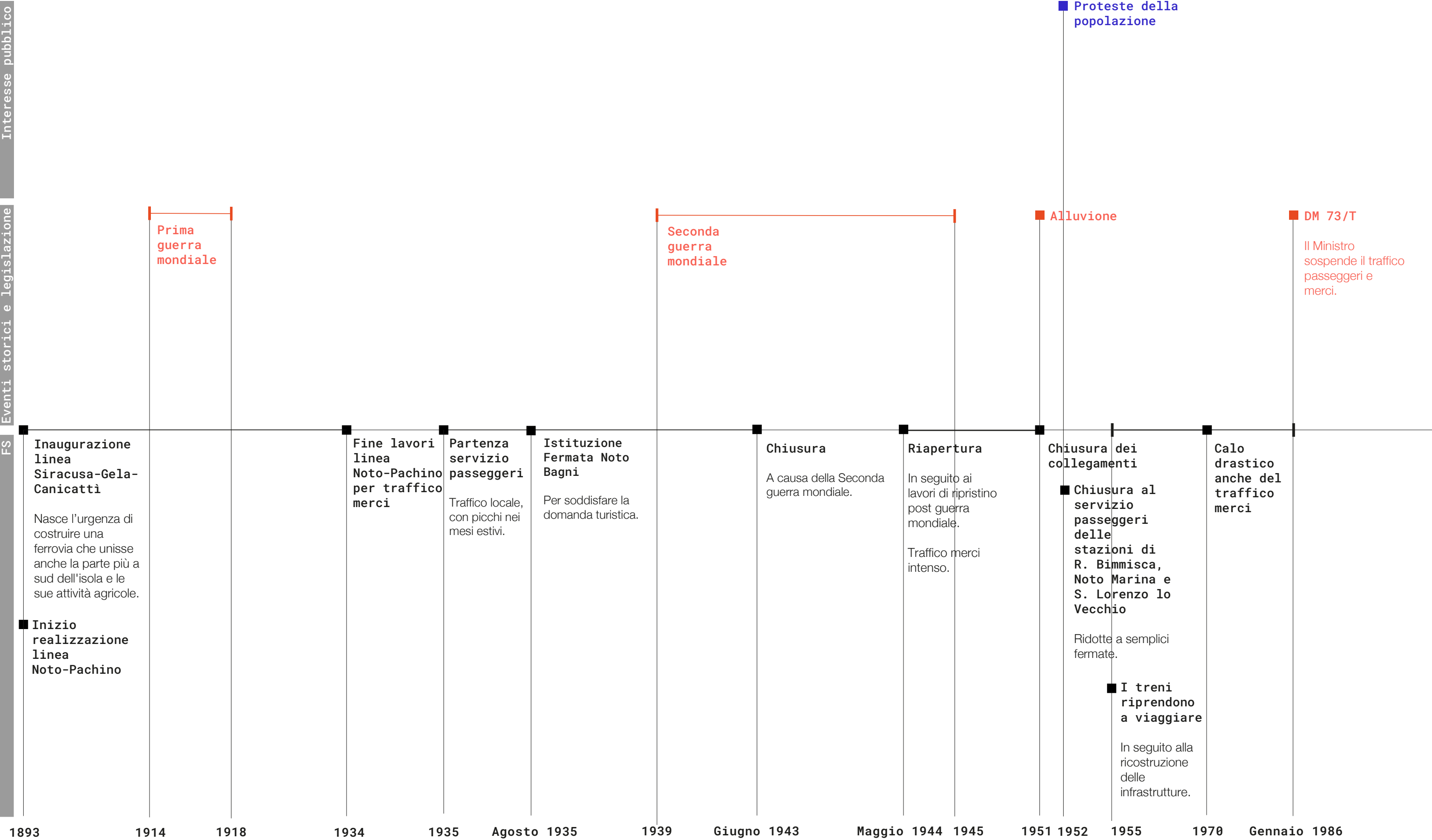
32 *Proseguono i lavori di ripristino della storica ferrovia Noto-Pachino: si va verso la riapertura*, consultabile in: <https://www.siracusaoggi.it/proseguono-i-lavori-di-ripristino-della-storica-ferrovia-noto-pachino-si-va-verso-la-riapertura/> (consultato il 07/01/2026).

23 *Festa della Vendemmia, Pachino si prepara alla nuova edizione alla Stazione del Vino*, consultabile in: <https://www.allfoodsicily.it/festa-della-vendemmia-pachino-si-prepara-alla-nuova-edizione-alla-stazione-del-vino/> (consultato il 07/01/2026).

TIMELINE DEGLI EVENTI 1893-1986

- Iniziative di soggetti privati (Top-down)
- Iniziative di soggetti pubblici (Bottom-up)
- Iniziative di soggetti misti (PPP)

Figura 1.25 Timeline degli eventi 1893-1986. Elaborazione originale delle autrici.



TIMELINE DEGLI EVENTI 2002-2026

- Iniziative di soggetti privati (Top-down)
- Iniziative di soggetti pubblici (Bottom-up)
- Iniziative di soggetti misti (PPP)

Interesse pubblico

Eventi storici e legislazione

FS

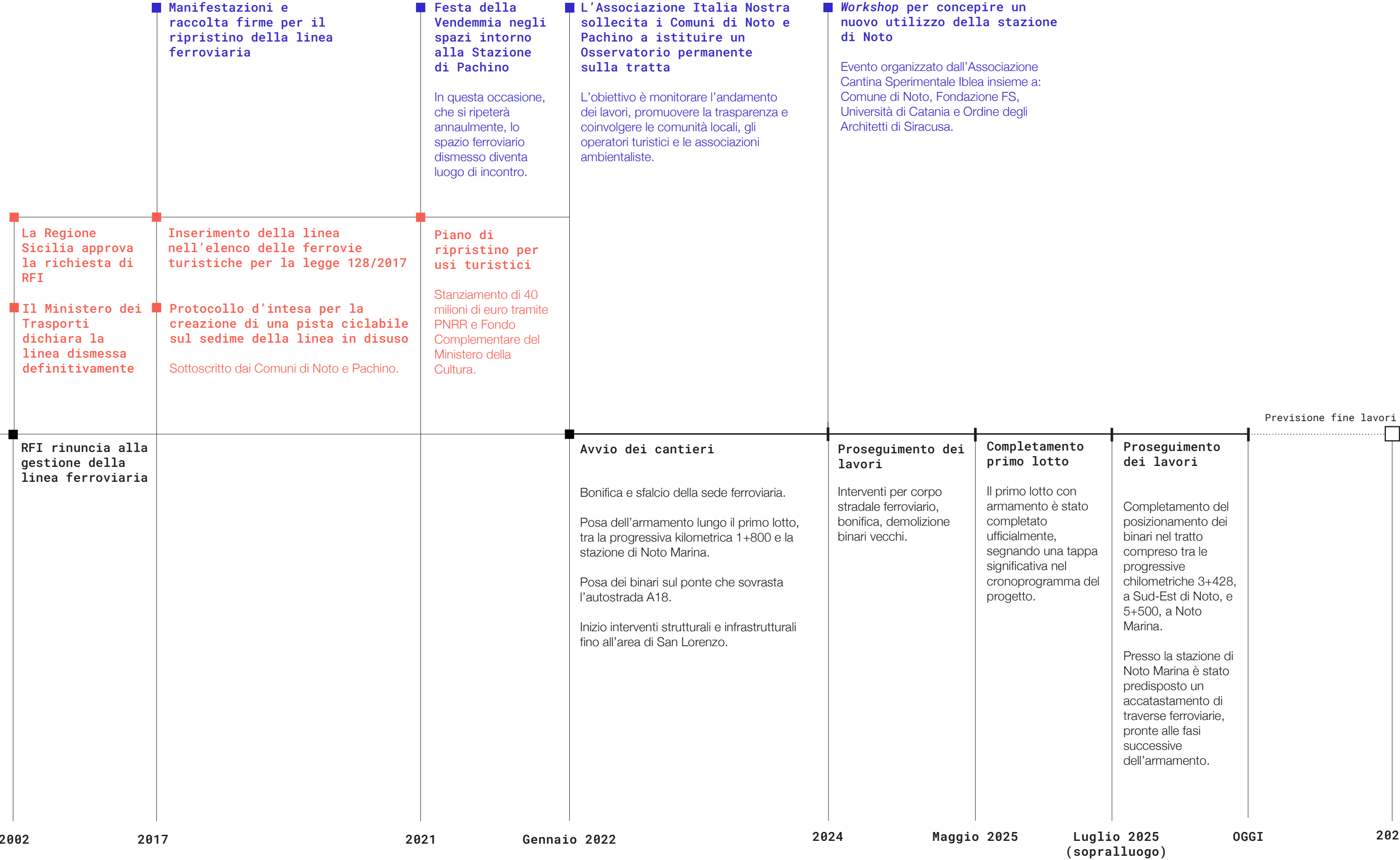


Figura 1.26 Timeline degli eventi 2002-2026. Elaborazione originale delle autrici.

BIBLIOGRAFIA

Cantina Sperimentale Iblea (a cura di), *I luoghi che abiteremo: Rigenerazione urbana per l'innovazione culturale*, LetteraVentidue Edizioni, Siracusa 2024.

Lina Maria Calandra, “Ascoltare i luoghi, dare voce ai territori: una proposta metodologica per riscoprire/costruire la centralità dei margini”, in Claudio Cerreti e Giulia Oddi (a cura di), *Meno Marginali: come e per chi: Ipotesi e proposte della Geografia per il recupero delle «marginalità» territoriali in Italia*, Società Geografica Italiana, Roma 2024.

Giacomo Dallatorre, “Camminare come progetto: coreografie di paesaggio attraverso ferrovie dismesse”, in *Ri-Vista. Research for Landscape Architecture 20.1*, 2022, pp. 238-263, consultabile in: <https://www.torrossa.com/en/resources/an/5310298#page=240> (consultato il 22/12/2025).

Domenico Cersosimo, Carmine Donzelli (a cura di), *Manifesto per riabitare l'Italia. Con un dizionario di parole chiave e cinque commenti*, Donzelli, Roma 2020.

Il manifesto di Riabitare l'Italia, Riabitare l'Italia, consultabile in: https://riabitareitalia.net/RIABITARE_LITALIA/il-manifesto-pagina/ (consultato il 15/01/2026).

Giuliana Calvo, Monica Demarco, “A truvatura”: la ricchezza nascosta della strada ferrata tra Noto e Pachino, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2017. Relatrici: Prof.ssa Silvia Gron, Prof.ssa Manuela Rebaudengo.

Antonella Covato, Valeria Altamore, *La strada ferrata Noto-Pachino: da infrastruttura dismessa a strumento di lettura del territorio*, tesi di laurea magistrale in Architettura, Università degli Studi di Catania, 2016. Relatore: Prof. Fabrizio Forti.

Adriano Dessi, Sara Mucelli (a cura di), *Paesaggi lineari: strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Gangemi Editore, Roma 2015.

Antonio De Rossi, Filippo Barbera, *Riabitare l'Italia: le aree interne tra abbandoni e riconquiste*, Donzelli, Roma 2018.siente, Gangemi Editore, Roma 2015.

Claudio Fogu, Franco Cassano, *Il pensiero meridiano oggi: Intervista e dialoghi con Franco Cassano*, California Italian Studies 1, n. 1, 2010, consultabile in: <https://escholarship.org/uc/item/2qf1598v> (consultato il 22/12/2025).

Piero Muscolino, *Le ferrovie della Sicilia sud-orientale*, Argo Software, Siracusa 2005.

Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco: l'architettura della Ferrovia Siracusa-Ragusa-Licata e il progetto del paesaggio nella Val di Noto*, EDAS LaVolta, Messina 1999.

SITOGRAFIA

Proseguono i lavori di ripristino della storica ferrovia Noto-Pachino: si va verso la riapertura, SiracusaOggi, 13 maggio 2025, consultabile in: <https://www.siracusaoggi.it/proseguono-i-lavori-di-ripristino-della-storica-ferrovia-noto-pachino-si-va-verso-la-riapertura/> (consultato il 07/01/2026).

Festa della Vendemmia, Pachino si prepara alla nuova edizione alla Stazione del Vino, Allfoodsicily, 2 settembre 2025, consultabile in: <https://www.allfoodsicily.it/festa-della-vendemmia-pachino-si-prepara-alla-nuova-edizione-alla-stazione-del-vino/> (consultato il 07/01/2026).

A Noto il workshop “Rigenerazione urbana degli ex magazzini della stazione di Noto”, Report Sicilia, 20 maggio 2024, consultabile in: <https://reportsicilia.com/archives/40434> (consultato il 07/01/2026).

La tratta ferroviaria Noto-Pachino diventerà itinerario turistico, Guida Viaggi, 6 febbraio 2022, consultabile in: <https://www.guidaviaggi.it/2022/02/06/la-tratta-ferroviaria-noto-pachino-diventera-itinerario-turistico/> (consultato il 05/01/2026).

Una nuova vita per le linee ferroviarie storiche, Repubblica, 5 marzo 2022, consultabile in: <https://finanza.repubblica.it/News/2022/03/05/una-nuova-vita-per-le-linee-ferroviarie-storiche-5/> (consultato il 05/01/2026).

Siracusa, inaugurazione ferrovia storica Noto-Pachino. Figura: “Un sogno che diventa realtà”, Il Sicilia, 18 dicembre 2022, consultabile in: <https://ilsicilia.it/siracusa-inaugurazione-ferrovia-storica-noto-pachino-figura-un-sogno-che-diventa-realta/> (consultato il 07/01/2026).

Siracusa: Raccolta firme per la riattivazione della tratta dismessa Noto-Pachino, Italia Nostra, 31 marzo 2017, consultabile in: <https://www.italiano-stra.org/sezioni-e-consigli-regionali/sicilia/siracusa-raccolta-firme-per-la-ri-attivazione-della-tratta-dismessa-noto-pachino/> (consultato il 07/01/2026).

Stefano Di Marca, *Pista ciclabile al posto della ferrovia Noto-Pachino - la posizione di Sicilia in Treno*, marzo 2017, consultabile in: <http://www.siciliaintreno.org/index.php/news/93-pista-ciclabile-al-posto-della-ferrovia-noto-pachino-la-posizione-di-sicilia-in-treno> (consultato il 05/01/2026).

Ferrovia Noto-Pachino, consultabile in: <https://www.ferroviesiciliane.it/linee/ferrovia-noto-pachino/> (consultato il 04/01/2026).

Il Contratto di Programma, consultabile in: <https://www.rfi.it/it/chi-siamo/Il-rapporto-con-lo-Stato-e-con-gli-stakeholder/il-contratto-di-Programma.html> (consultato il 05/01/2026).

Percorsi nella storia: Treni storici e itinerari culturali, consultabile in: <https://programmazionestrategica.cultura.gov.it/progetto/percorsi-nella-storia-treni-storici-e-itinerari-culturali> (consultato il 22/12/2025).

Monumento – SR-1275, consultabile in: <https://lnx.virtualsicily.it/Monumento--SR-1275> (consultato il 04/01/2026).

FONTI LEGISLATIVE

Decreto Ministeriale 73/T, *Norme tecniche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie*, 15 aprile 1987, Ministero dei Trasporti.

Legge 9 agosto 2017, n. 128, *Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione*, in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 228, 29 settembre 2017.



02

DESIGN DELLA CONOSCENZA

a supporto del *decision making process*

2 DESIGN DELLA CONOSCENZA
a supporto del *decision-making process*

La linea ferroviaria Noto-Pachino si innesta in un territorio, quello della Sicilia sud-orientale, complesso e articolato, caratterizzato da forte identità paesaggistica e cultura, da dinamiche sociali stratificate e da una storia urbanistica e produttiva significativa. Al fine di trattare l’oggetto di studio in maniera coerente e consapevole, è necessario costruire una conoscenza dei luoghi, analizzandone lo sviluppo e le dinamiche territoriali.

Il secondo capitolo è dedicato alla costruzione di un quadro conoscitivo a supporto del processo decisionale e delle successive fasi progettuali. In questa sezione si sviluppa il design della conoscenza, inteso come l’insieme degli strumenti analitici utili a comprendere la complessità del contesto di riferimento e a orientare in modo consapevole le scelte progettuali. Il capitolo si articola in due fasi di indagine:

- l’analisi del quadro competitivo, condotta attraverso strumenti di analisi urbana e di valutazione strategica (in particolare tramite la matrice SWOT), utilizzando dati di natura secondaria;
- l’analisi della domanda, condotta attraverso l’uso di questionari e interviste strutturate al fine di approfondendo i bisogni della comunità locale, introducendo prospettive soggettive, classificabili come dati di natura primaria.

Tale approccio metodologico consente di tradurre la complessità del territorio in un sistema coerente di informazioni, identificando dei concetti-chiave ricorrenti che possano fungere da punti di partenza per l’agire progettuale.

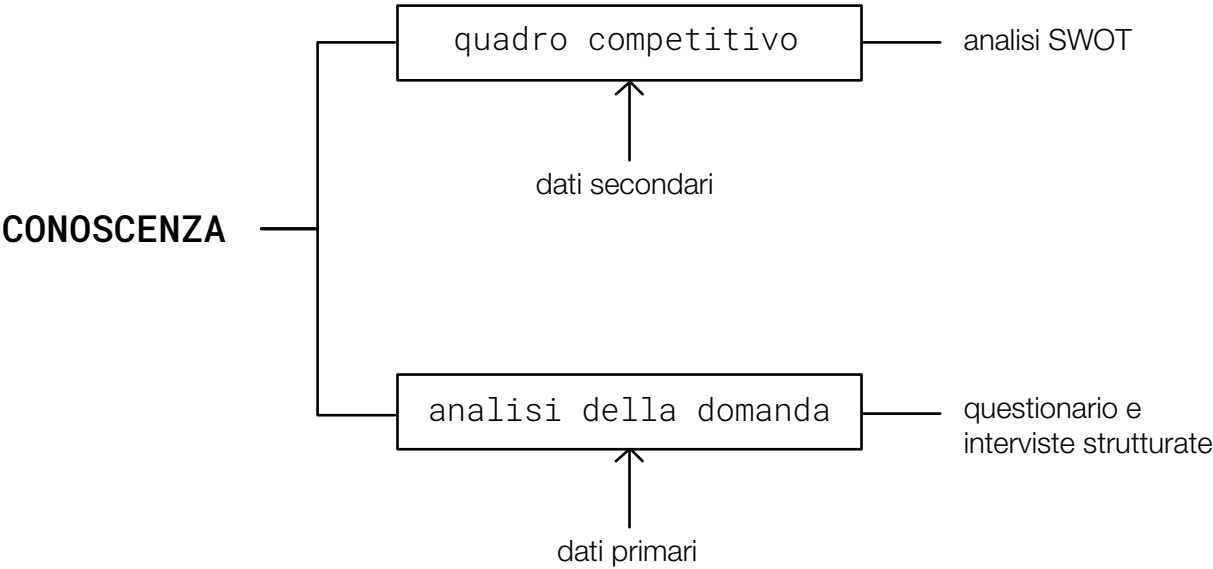


Figura 2.1 Struttura del capitolo.
Elaborazione originale delle autrici

2.1 Analisi del quadro competitivo

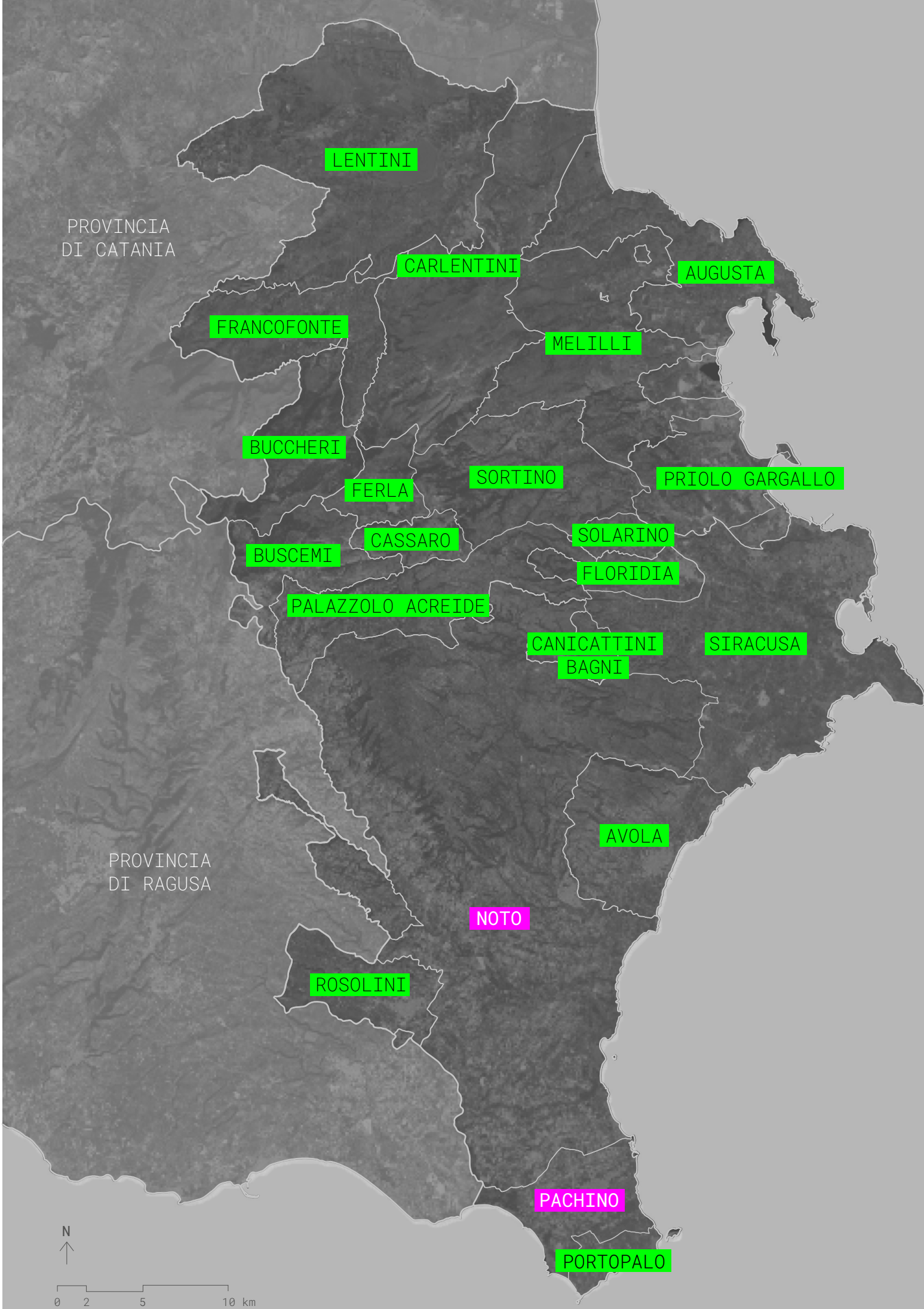
La prima fase analitica è organizzata secondo diversi tematismi (territoriali, infrastrutturali, socio-economici e turistico-culturali), che, nel loro insieme, offrono una visione multidimensionale del sistema locale. L’obiettivo è quello di individuare criticità, opportunità e relazioni tra le diverse componenti, ponendo le basi conoscitive necessarie per lo sviluppo degli scenari e delle strategie di valorizzazione.

2.1.1 Il contesto urbano e territoriale

1 Antonella Covato, Valeria Altamore, *La strada ferrata Noto-Pachino: da infrastruttura dismessa a strumento di lettura del territorio*, tesi di laurea magistrale in Architettura, Università degli Studi di Catania, 2016, p. 9.

Il territorio della Provincia di Siracusa è il lembo più meridionale del territorio nazionale italiano, esso occupa la porzione sud-orientale dell’Isola ed è esteso per 210 mila ettari allungandosi per circa 86 chilometri dalla Provincia di Catania a Nord fino al Mar d’Africa a sud. Questo territorio un tempo identificava uno dei tre distretti territoriali in cui era divisa la Sicilia, il Val di Noto, che oggi comprenderebbe le province di Catania, Siracusa e Ragusa. Il paesaggio è caratterizzato dal Tavolato degli Iblei, dove il fenomeno del carsismo fa sì che aridi pianori calcarei si alternino a profonde cave, nelle quali la costante presenza di fiumi e torrenti permette lo sviluppo di una ricca flora, in netto contrasto con la siccità delle aree sommitali¹. I beni ambientali e le aree di pregio naturalistico sono numerosi, ma il Val di Noto non è caratterizzato solo dall’aspetto ambientale e naturalistico: esso conserva i segni lasciati nel tempo dalle popolazioni che l’hanno abitato, dando vita a uno scenario culturale storicamente stratificato, che va dai centri storici più complessi fino al paesaggio rurale. In questo contesto si collocano i due Comuni attraversati dalla linea ferroviaria oggetto di studio, il Comune di Noto e il Comune di Pachino, che per ragioni di praticità verranno di seguito analizzati singolarmente.

Figura 2.2 Mappa Provincia di Siracusa, rielaborazione delle autrici.



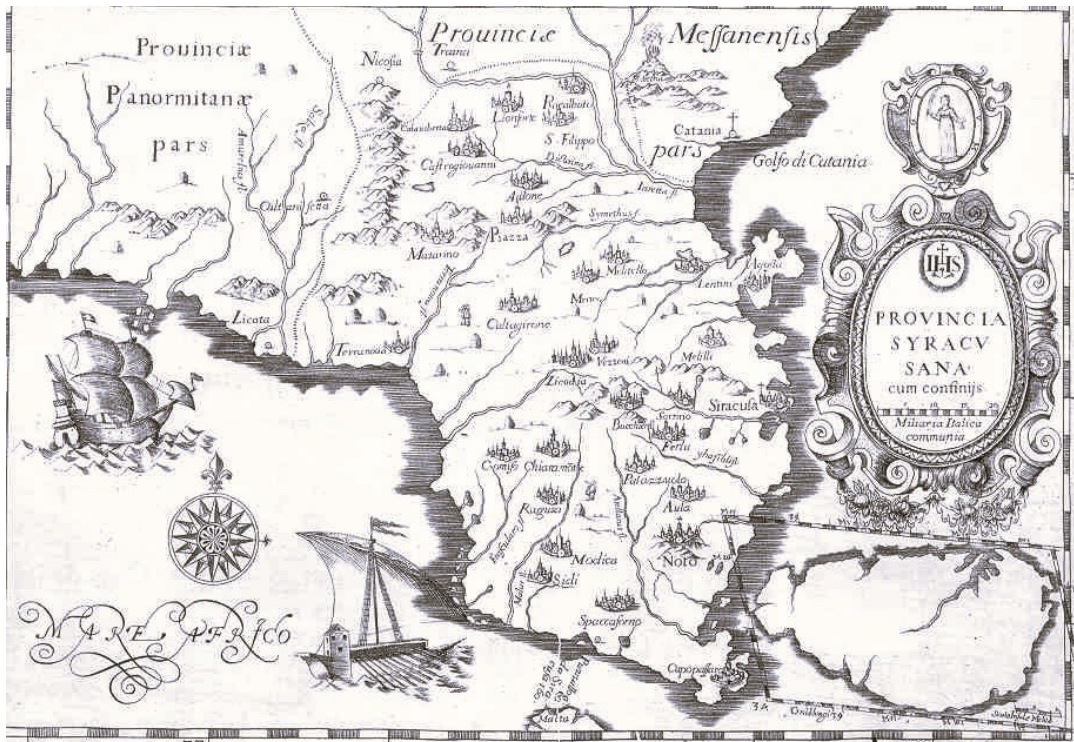


Figura 2.3 Mappa del Val di Noto. Fonte www.vinisultana.it

2 Sebastiano Mazara, *Noto senza barocco. Una greenway sull'Asinaro per valorizzare e riqualificare il Territorio*, tesi di laurea magistrale in Architettura, Università degli Studi di Catania, 2018, pp.13-15.

Il territorio di Noto

Il Comune di Noto, storicamente fulcro del Val di Noto, occupa quasi tutta l'area meridionale. Il territorio netino ha una conformazione trapezoidale: a Nord si spinge fino a circondare il centro di Canicattini Bagni e a confinare con Floridia e Siracusa, mentre a Nord-Ovest si estende fino a Palazzolo Acreide. La fascia costiera, invece, si sviluppa per circa 20 chilometri e comprende importanti località marine come Calabernardo, Lido di Noto, Eloro, Vendicari, San Lorenzo. Quest'ultima, in particolare, rappresenta un luogo di interconnessione con la frazione di Marzamemi, appartenente al vicino Comune di Pachino. La distribuzione insediativa risulta poco uniforme: al centro urbano principale, ricco di emergenze architettoniche barocche, si affiancano nuclei minori di origine agricola e frazioni costiere oggi fortemente vocate al turismo e alla residenzialità stagionale. Nonostante la qualità paesaggistica e naturalistica del litorale ionico, la costa netina presenta anche criticità che emergono soprattutto durante la stagione balneare. Le continue mareggiate, lo sfruttamento eccessivo della macchia mediterranea, insieme a fenomeni di espansione edilizia incontrollata, in parte abusiva, hanno determinato processi di degrado ambientale e paesaggistico².

Inquadramento storico

Secondo la tradizione, Noto sarebbe stata fondata dai Sicani all'epoca della caduta di Troia. Da allora, si succedettero varie dominazioni: dai siculi, greci, romani, arabi, normanni, per poi passare agli Svevi, Angioini, Aragonesi, Spagnoli e infine Borboni³. Un evento cardine nella storia della città fu indubbiamente il terremoto del 1693, in seguito al quale essa fu rasa al suolo. Subito dopo il terribile evento, si susseguirono lunghi e accesi dibattiti sulla scelta del luogo in cui ricostruire il centro urbano. Si decise infine di riedificare la città otto chilometri più a valle, sul declivio del monte Meti. Durante il XVIII secolo, intervennero sul progetto diverse personalità: pur rimanendo sostanzialmente fedeli ai canoni barocchi, i progettisti crearono uno stile proprio, che univa elementi e schemi rinascimentali, spagnoleschi e neoclassici, armonizzati da una concezione scenografica. In questo modo, il Val di Noto divenne il più grande cantiere della storia Siciliana, nonché il più grande laboratorio dell'urbanistica e dell'architettura barocca⁴.

Conformazione urbana

La città di Noto fu ricostruita *ex novo* in seguito al terremoto del 1693, su un sito diverso da quello originario, su disegno degli architetti Angelo Italia e Paolo Labisi. La città storica si sviluppa su due livelli. Il primo, posto nella zona alta e pianeggiante, detto "*Pianazzo*", costituì il sito di insediamento post-sisma; il suo impianto urbano segue il tipico andamento a trama ortogonale. Il secondo, posto nella parte bassa, costituì il luogo prescelto per insediare gli edifici più rappresentativi del potere nobiliare; il suo impianto urbano è a pianta libera, con una direttrice che corre lungo il corso Vittorio Emanuele. L'assetto urbanistico della città rivela così due distinti impianti reticolari, ruotati tra loro di circa sette gradi; l'imperfezione dell'impianto, la *forma urbis* e il bilanciamento delle piazze valorizzarono al massimo la percezione della città Barocca; questo processo, purtroppo, si interruppe nel 1850, con l'ultimo progetto unitario di decoro urbano, in cui la comunità netina spinse per livellare il corso monumentale e altre parti di città al fine di rendere più agevoli le differenze di quota.

3 Istituto per la Storia del Val di Noto, *Breve storia dell'antica Noto*, consultabile in: <https://www.isvna.it/breve-storia-dell-antica-noto.html> (consultato il 18/11/2025).

4 Istituto per la Storia del Val di Noto, *Breve storia della nuova Noto*, consultabile in: <https://www.isvna.it/breve-storia-della-nuova-noto.html> (consultato il 18/11/2025).

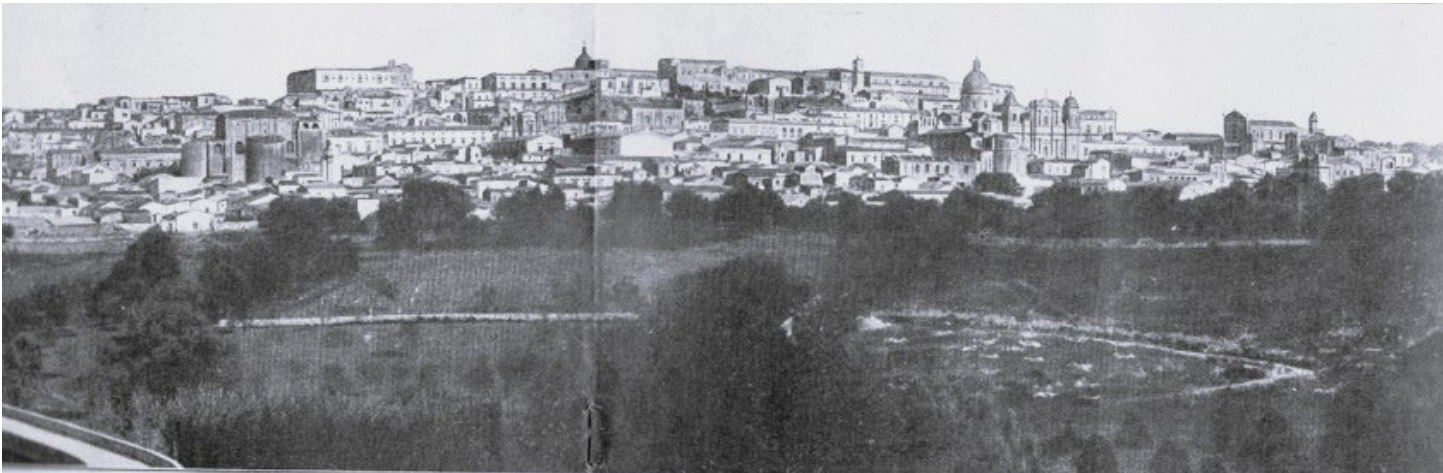


Figura 2.4 Panorama generale della città di Noto [1900]. Fonte: www.notoweb.it

5 Corrado Fianchino, *Il degrado del territorio di Noto: dalla non autocoscienza all'incoscienza!*, consultabile in: <https://www.notomagazine.it/wp-content/uploads/2025/02/FIANCHINO-Saggio.pdf> (consultato il 18/11/2025).

6 Comune di Noto, *Relazione. Le tipologie edilizie del centro storico di Noto*, 2016, pp. 9-15, consultabile in: https://www.comune.noto.sr.it/it/documenti_publici/prg-elaborati (consultato il 18/11/2025).

La città contemporanea, al contrario, tende a negare il rapporto con quella storica. A partire dagli anni cinquanta del Novecento, Noto ha conosciuto una crescita priva di direttive urbanistiche unitarie, frammentandosi nel territorio e assumendo progressivamente l'immagine di un agglomerato urbano diffuso. L'espansione si è sviluppata prevalentemente verso Nord, in direzione della frazione di San Corrado, e verso Sud, in direzione della stazione ferroviaria. In particolare, le espansioni a sud di via Roma non sono più riconducibili all'identità tradizionale delle classi sociali netine, ma risultano espressione di nuove e differenti identità sociali che iniziano a insediarsi in città già a partire dalla fine degli anni trenta del Novecento e che si ampliano soprattutto tra gli anni cinquanta e sessanta. Si tratta in larga parte di popolazioni rom, che a Noto si autodefiniscono "Caminanti", le quali inizialmente si insediano nei quartieri popolari compresi tra via Aurispa e via Roma, per poi estendere la propria presenza, a partire dagli anni sessanta, nella zona a Sud di via Roma attraverso un processo di lottizzazione caratterizzato da isolati a strisce⁵. Questa nuova forma urbana, estranea alla cultura urbanistica tradizionale di Noto, riflette strutture sociali differenti rispetto a quelle storicamente consolidate e contribuisce a segnare una discontinuità profonda nel modo di costruire la città. L'assetto urbanistico che ne deriva è quello tipico della periferia urbana novecentesca: disomogeneo, privo di qualità spaziale, carente di spazi pubblici riconoscibili, con poche piazze prive di verde e attrezzature, servizi insufficienti o assenti e un'edilizia diffusa spesso priva di regole, alimentata anche da fenomeni di abusivismo edilizio che hanno compromesso l'immagine urbana e la qualità della vita. A completare il quadro del paesaggio urbano contemporaneo contribuiscono infine alcuni elementi simbolo della modernità, come il Grattacielo realizzato negli anni sessanta, che si impone come segno di rottura rispetto alla scala, al linguaggio e alla struttura della città storica⁶.



Figura 2.5-6 Foto storiche Noto [1920]. Fonte: www.notoweb.it



Figura 2.7 Mappa della città di Noto al 1997. Fonte: *Noto nel XX secolo. Politica, società e cultura*, a cura di Francesco Balsamo, Vincenzo La Rosa, Rosario Mangiameli.



Figura 2.8 (sinistra) Foto storica di Piazza Municipio a Noto [1910]. Fonte: www.notoweb.it
Figura 2.9 (destra) Foto storica di uno stabilimento balneare a Lido di Noto [1940]. Fonte: www.notoweb.it

7 Stefania De Medici, Carla Senia, *Valorizzazione degli edifici dimenticati. Lo stabilimento enologico Rudini di Pachino*, Franco Angeli, Milano 2014.

Il territorio di Pachino

Il Comune di Pachino si colloca nella porzione a Sud rispetto a Noto, rappresentando uno dei ventuno comuni della Provincia di Siracusa e configurandosi come il principale centro agricolo della zona meridionale. Con un'estensione territoriale di 50 chilometri quadrati, confina a Nord con Noto, a Sud con Portopalo di Capo Passero e a Ovest con Ispica. La morfologia del territorio è prevalentemente pianeggiante, l'area è classificata come collina litoranea e si affaccia sul Mar Ionio a Est e sul Mar Mediterraneo a Sud-Ovest, con coste caratterizzate dall'alternanza di spiagge e scogliere che ospitano insenature di grande suggestione. Il clima, di tipo temperato caldo, ha favorito la specializzazione agricola del territorio, che trova nella viticoltura e nella produzione ortofrutticola in serra i suoi principali elementi identitari ed economici. Oltre al patrimonio balneare, la costa di Pachino comprende un sistema ambientale di grande valore naturalistico: i pantani di Marzamemi, di Morghella e della Sicilia sud-orientale, riconosciuti come Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale nell'ambito della rete ecologica europea Natura 2000⁷.



Figura 2.10 Mappa della città di Pachino. Fonte: Francesco Balsamo, Vincenzo La Rosa, Rosario Mangiameli (a cura di), *Noto nel XX secolo. Politica, società e cultura*.

Inquadramento storico e conformazione urbana

Pachino tardò a diventare un vero e proprio centro urbano. A partire dal 1000 a.C., i Sicani si insediarono nella zona, che rimase sempre perlopiù agricola. La nascita di Pachino come città è da far risalire alla volontà di Gaetano Starrabba di ottenere il titolo nobiliare di conte e i connessi benefici, tra cui un seggio al Parlamento Siciliano; il 21 luglio 1760, Starrabba ricevette l'autorizzazione a fondare la città di Pachino. La città venne progettata con uno schema abbastanza classico per l'epoca: maglie ortogonali con una grande piazza al centro del paese su cui si affacciavano la chiesa madre ed il palazzo baronale, quest'ultimo non più esistente. Personaggio particolarmente illustre di Pachino, che ebbe grandi meriti nello sviluppo della città, fu il Marchese Antonio Starrabba di Rudini, vissuto tra il 1839 ed il 1908⁸.

Il territorio di Pachino, così come gran parte della Sicilia sud-orientale, è interessato da progressivi mutamenti, dovuti sia all'evoluzione dei processi produttivi, sia alla crescente pressione dei flussi turistici. Alle tradizionali attività agricole e ittiche che hanno caratterizzato lo sviluppo socio-economico dell'area si sono affiancate, in tempi più recenti, quelle correlate alla presenza di aree di interesse turistico, che hanno tuttavia provocato alterazioni del territorio. Il Comune di Pachino è attualmente dotato di un Piano Regolatore Generale, i cui vincoli all'inedificabilità risultano decaduti dal 1998. Nello stesso anno, l'Amministrazione comunale ha avviato la fase di revisione del Piano, assegnandone l'incarico a vari progettisti esterni. Le Linee guida del P.R.G., approvate nel 2012, si incentrano sulle vocazioni del territorio: l'agricoltura e il turismo di qualità, favorito dalla ricchezza di beni archeologici, storici, paesaggistici e ambientali nel territorio comunale. Tra le frazioni del Comune, il piccolo borgo marinaro di Marzamemi «si distingue per il suo patrimonio culturale e paesaggistico. La sua fondazione sulla costa ionica, infatti, risale all'anno Mille ad opera degli arabi, che vi impiantarono una tonnara destinata, col tempo, a diventare una delle più importanti della Sicilia»⁹.

8 Storia di Pachino, consultabile in: www.siracusae.it (consultato il 18/11/2025).

9 Stefania De Medici, Carla Senia, *Valorizzazione degli edifici dimenticati. Lo stabilimento enologico Rudini di Pachino*, cit., p. 29.

Figura 2.11 Foto storica di Piazza Regina Margherita a Marzamemi. Fonte: <https://valdinotoalbumdelterritorio.wordpress.com/2016/05/24/noto/>





NOTO - Giardini Pubblici

NOTO - ANNI '50



NOTO - PORTA NAZIONALE

Figura 2.12-13 Foto d'epoca della città di Noto [1950]. Fonte: <https://valdinotoalbumdelterritorio.wordpress.com/2016/05/24/noto/>



Pachino - Chiesa Madre

PACHINO - ANNI '50



Pachino - Piazza Vittorio Emanuele

Figura 2.14-15 Foto d'epoca della città di Pachino, 1945. Fonte: <https://valdinotoalbumdelterritorio.wordpress.com/2016/05/24/noto/>

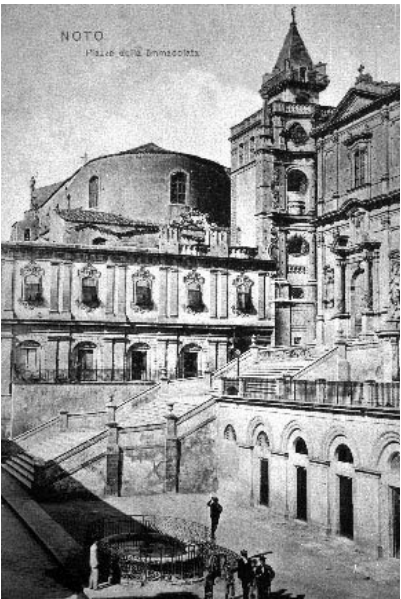


Figura 2.16-18 Foto d'epoca della città di Noto [1910]. Fonte: <https://www.notoweb.it>



Figura 2.19



Figura 2.20



Figura 2.21



Figura 2.22



Figura 2.23



Figura 2.24



Figura 2.25



Figura 2.26



Figura 2.27

Figura 2.19-25 Foto d'epoca della città di Noto [1950]. Fonte: <https://www.notoweb.it>

Figura 2.26 Pescherecci nel mare di Marzamemi [1950]. Fonte: <https://www.notoweb.it>

Figura 2.27 Foto d'epoca dello Chalet di Noto Marina [1950]. Fonte: <https://www.notoweb.it>

SWOT Analysis ambito provinciale
Territorio

Attraverso la seguente matrice SWOT vengono sintetizzati i principali fattori endogeni ed esogeni che influenzano il territorio netino e pachinese: vengono analizzate la presenza di aree naturali protette, le caratteristiche dei centri urbani, la gestione territoriale, e le potenzialità offerte da bandi e fondi regionali.

STRENGHTS	WEAKNESSES
• Presenza di aree naturali protette e parchi, come riserve naturali costiere e zone umide¹. • Centri urbani storici con forte identità storica e architettonica¹. • Varietà paesaggistica interna¹.	• Accessibilità limitata ai paesaggi e alle riserve naturali a causa di strade frammentate². • Dimensioni ridotte di molti centri storici, che rendono difficile integrare spazi verdi e infrastrutture moderne senza alterare il patrimonio storico³.

OPPORTUNITIES	THREATHS	FONTI
• Bando Sicilia <i>Sviluppo e rigenerazione verde urbano ed extraurbano</i> per il finanziamento di interventi su aree verdi urbane e extraurbane (50 mila euro)⁴. • Bando <i>FSC Sicilia</i> da 100 milioni di euro per riqualificazione dei centri urbani e dei contesti edilizi pubblici, attivato dal Dipartimento Infrastrutture, Mobilità e Trasporti⁵.	• Perdita di valore paesaggistico e naturalistico, se non vengono attuate politiche di manutenzione e tutela. • Rischio di frammentazione urbana e territoriale, con scarsa integrazione tra centri storici, zone agricole e coste. • Aumento della congestione e della pressione turistica nelle aree costiere durante la stagione estiva. • Difficoltà nella gestione integrata del territorio, con rischio di interventi non coordinati tra urbanistica, ambiente e pianificazione territoriale.	1 Piano Paesaggistico Provincia Regionale Siracusa 2 Google Maps 3 Piano Territoriale Provincia Regionale Siracusa 4 Obiettivo Europa 5 EuroInfoSiracusa

2.1.2 Analisi della mobilità

10 Unioncamere Sicilia, Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sicilia 2023, 2024, consultabile in: <https://unioncameresicilia.it/wp-content/uploads/2024/03/2023-FdP-Libro-Bianco-Sicilia-definitivo.pdf> (consultato il 22/12/2025).

11 Legambiente, Rapporto Pendolaria 2025. La situazione del trasporto pubblico in Italia, dicembre 2024, p. 57, consultabile in: https://www.pendolaria.it/wp-content/uploads/2024/12/Report_Pendolaria_2025_digital-1.pdf (consultato il 22/12/2025).

Ambito regionale

Il sistema dei trasporti in Sicilia è costituito da infrastrutture di nodo, reti TEN-T e infrastrutture di rete¹⁰.

Infrastrutture di nodo

Le infrastrutture di nodo della Regione comprendono nove porti principali, con Palermo e Augusta nella Rete centrale europea, l'Interporto di Catania, parte della Rete globale, e sei scali aeroportuali, tra cui Catania, Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa e Comiso, favorendo la connessione tra Sicilia, Italia ed Europa.

Reti TEN-T

La Rete Transeuropea dei Trasporti, o rete TEN-T, rappresenta uno dei fattori che uniscono l'Unione Europea, in quanto, collegando diverse regioni europee, agevola l'integrazione del mercato unico. In particolare, la Sicilia è attraversata dal Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, il corridoio più lungo della Rete centrale.

Infrastrutture di rete

La rete stradale primaria si estende per circa 14.700 chilometri e include due autostrade, la Catania-Siracusa e la Siracusa-Gela, e otto strade statali. La rete stradale secondaria e quella locale, che includono le strade extraurbane e locali extraurbane, si sviluppano invece per 1.537 chilometri, garantendo la connessione con le aree interne e i centri minori. Per quanto riguarda i progetti di trasporto veloce di massa, a Palermo la nuova amministrazione Lagalla ha ridotto la rete del tram per orientarsi verso una metropolitana leggera, suscitando dubbi sulla sua efficienza rispetto al tram. Anche a Catania la situazione è incerta, poiché il 15 giugno 2024 è stata chiusa la linea urbana e suburbana della Ferrovia Circumetnea per convertirla in metropolitana, con incertezze sui tempi di conclusione, sulla futura frequenza dei servizi e sulle stazioni che saranno eliminate, come quella di Lineri e Paternò centro¹¹. In riferimento alla rete ferroviaria siciliana, questa è quasi interamente gestita da RFI, ad eccezione della linea Paternò-Randazzo-Giarre-Riposto, di 91 chilometri a scartamento ridotto, e della Metropolitana di Catania, le quali sono gestite dalla Ferrovia Circumetnea, per un totale di 8 linee, che raggiungono tutte le nove province della Regione.

In particolare, la rete ferroviaria RFI è composta da 1.370 chilometri, di cui il 58% è elettrificato e il 16% ha doppi binari; mentre ci sono circa 111 chilometri di linea Circumetnea, completamente a binario singolo e non elettrificato. A questi si aggiungono 52 nuovi treni, tra elettrici e bimodali, ottenuti grazie a fondi europei e nazionali¹².

12 Unioncamere Sicilia, Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sicilia 2023, cit., p. 10.

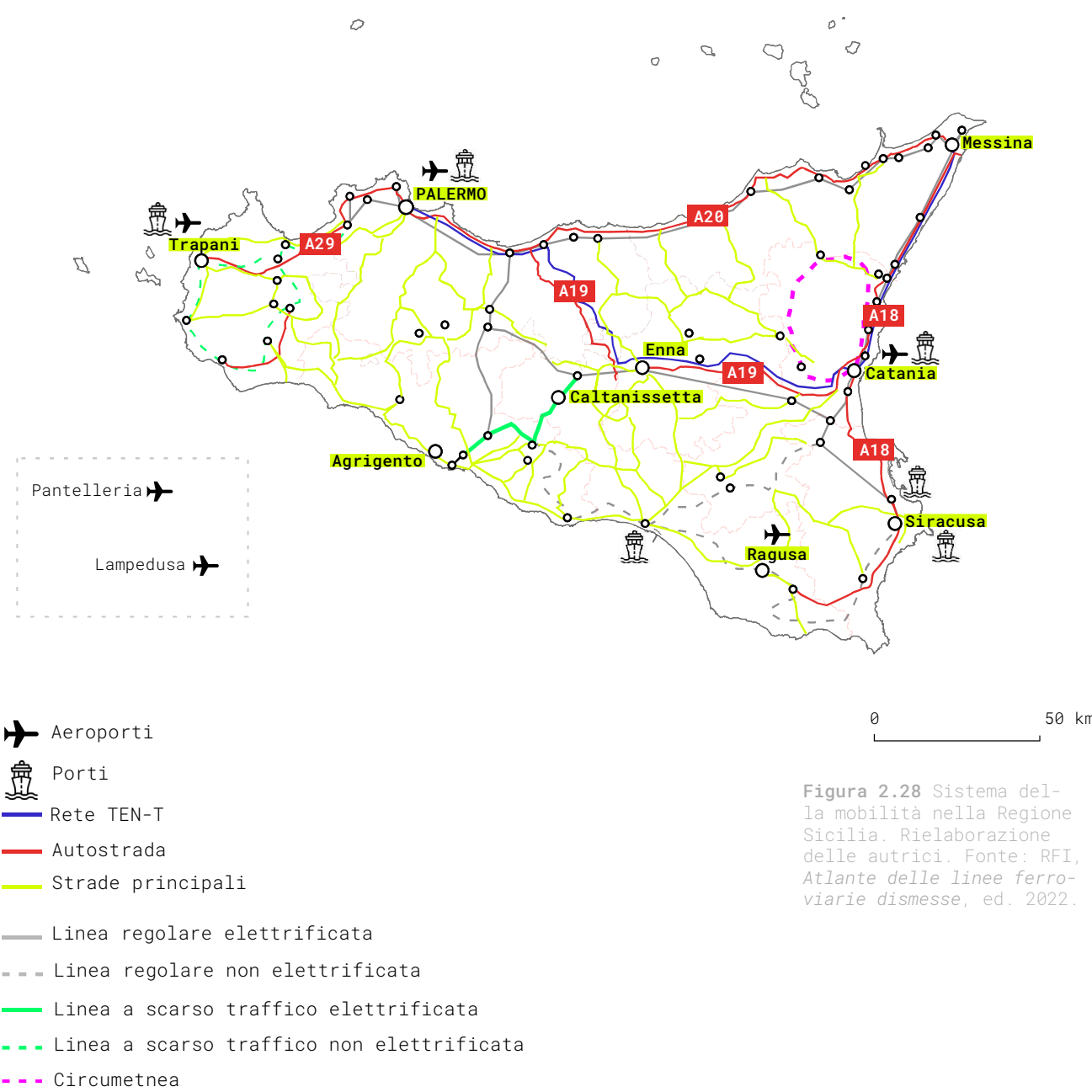


Figura 2.28 Sistema della mobilità nella Regione Sicilia. Rielaborazione delle autrici. Fonte: RFI, Atlante delle linee ferroviarie dismesse, ed. 2022.

13 L. 15 marzo 1997, n. 59, *Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa*, in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 63, 17 marzo 1997.

14 Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2025*, cit., p. 46.

15 Unioncamere Sicilia, cit., p. 70.

16 Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2025*, cit., p. 8.

17 Omio, *Treni Siracusa-Noto con Regionale*, consultabile in: <https://www.omio.it/treni/siracusa/noto> (consultato il 22/12/2025)

Fondi regionali

La riforma Bassanini¹³, mirata a decentralizzare i trasporti, avrebbe dovuto attribuire una maggiore responsabilità alle Regioni, ma ha comportato la formazione di differenze sia nella quantità che nella qualità dei servizi pubblici di trasporto¹⁴. Si è quindi verificata una divisione tra settori, come i servizi ad alta velocità da un lato e i treni regionali dall'altro, facendo emergere disparità tra le regioni settentrionali e quelle meridionali, nonché all'interno delle stesse Regioni.

Inoltre, nonostante ottenga un numero di risorse totali inferiore rispetto a Regioni più sviluppate o con una rete ferroviaria più ampia, la Sicilia ha destinato una parte notevole dei propri fondi al rinnovamento e al miglioramento dei mezzi rotabili. Tuttavia, la cifra degli investimenti e l'uso delle linee ferroviarie in Sicilia rimangono inferiori rispetto a quelle di altre Regioni, mettendo in evidenza il bisogno di un rafforzamento delle infrastrutture e di una strategia più efficiente per incentivare il trasporto ferroviario nell'isola. Si pensi, per esempio, al numero complessivo di corse giornaliere: in Sicilia, ci sono quotidianamente 469 corse di treni regionali, mentre in Lombardia se ne registrano 2.200, nonostante la Lombardia abbia soltanto il doppio della popolazione della Sicilia e una superficie inferiore a quella dell'isola¹⁵.

In aggiunta, Legambiente segnala che il progetto per il Ponte sullo Stretto di Messina sta deviando risorse preziose per il Sud: oltre l'87% dei finanziamenti infrastrutturali fino al 2038 sarà destinato al Ponte sullo Stretto¹⁶, nonostante le numerose criticità ancora irrisolte nella rete ferroviaria regionale, come le interruzioni di linea appena citate.

Ambito provinciale

In Provincia di Siracusa, l'auto privata rappresenta il mezzo prevalente per gli spostamenti quotidiani, urbani e interurbani. Invece, il trasporto pubblico locale, costituito principalmente da autobus, ha una diffusione e una copertura limitate, nonostante abbia recentemente subito un aumento di passeggeri. La mobilità lenta è presente ma ancora poco sfruttata, sebbene possa costituire un'alternativa sostenibile e turisticamente attrattiva.

Per quanto riguarda il trasporto su rotaia, la rete che attraversa il territorio provinciale di Siracusa è costituita da due linee: la Messina-Siracusa, relativamente alla tratta Catania-Siracusa, e la Siracusa-Canicattì, riguardo alla tratta Siracusa-Ragusa. L'asse Siracusa-Catania è il più servito e rappresenta la porta di accesso principale al Val di Noto. La linea Siracusa-Noto garantisce il collegamento interno, con una frequenza media di 7 treni al giorno¹⁷.

Fondi provinciali

Nel 2025, la Provincia di Siracusa ha ricevuto un finanziamento di 5,6

milioni di euro¹⁸, destinati a sette progetti di «lavori di manutenzione diffusa su tutto il territorio»¹⁹, contro gli 11,4 milioni ricevuti dalla Provincia di Palermo. Emerge dunque uno squilibrio nella distribuzione delle risorse, che penalizza la Provincia di Siracusa e il Sud-Est siciliano, ancora caratterizzate da ritardi e chiusure delle infrastrutture.

Ambito locale

La linea ferroviaria Noto-Pachino si trova in prossimità dell'autostrada A18, parte della strada europea E45. Parallelamente al tracciato ferroviario si estende la SP19 Noto-Pachino-Marzamemi, che accompagna l'intero percorso garantendo un accesso diretto e continuo tra i principali centri costieri e le aree naturali. In aggiunta, la linea Noto-Pachino, pur non essendo parte della rete TEN-T, è collocata nelle sue vicinanze: in particolare, essa si collega alla linea ferroviaria Siracusa-Gela-Canicattì, che a sua volta interagisce con la Palermo-Catania-Messina, tratta strategica facente parte della rete TEN-T. Tuttavia, nell'area servita dalla linea Noto-Pachino, l'offerta di trasporto pubblico risulta complessivamente limitata e caratterizzata da una bassa frequenza delle corse e dalla mancanza di fermate, rendendo poco agevole gli spostamenti quotidiani, soprattutto verso le località turistiche. Di conseguenza, la popolazione locale e i visitatori tendono a privilegiare l'uso dei mezzi privati, in particolare durante la stagione estiva.

Dal punto di vista della mobilità non motorizzata, si segnala la presenza dell'itinerario ciclabile Portopalo di Capopassero-Marzamemi, lungo 7.5 chilometri, su strada asfaltata costeggiante il mare. Complessivamente, mancano percorsi ciclabili a servizio delle aree turistiche e naturalistiche. Per contro, sono in corso progetti a livello regionale, previsti dal *Piano Integrato delle Infrastrutture e Mobilità della Sicilia*²⁰, al fine di migliorare l'accessibilità, le infrastrutture stradali e la sicurezza complessiva del sistema dei trasporti. In particolare, per quanto concerne la linea Noto-Pachino, il PIIM mette in luce un metodo di valutazione che assume come riferimento i Comuni dei potenziali bacini di attrazione di ciascuna delle sue stazioni e fermate. La stessa tipologia di analisi è stata svolta per le linee ferroviarie siciliane di Castelvetro-Porto Palo, Alcantara-Randazzo e Agrigento-Porto Empedocle. Sono stati attribuiti dei punteggi ai valori aggregati individuati per ciascuna delle diverse linee ferroviarie comparate: la linea Noto-Pachino è risultata essere la tratta maggiormente prioritaria dopo la Agrigento-Porto Empedocle. Tale analisi svolta nel PIIM della Regione Sicilia evidenzia che eventuali interventi di recupero urbano potrebbero entrare a far parte di una pianificazione volta allo sviluppo economico, alla valorizzazione del turismo lento e al coinvolgimento della popolazione residente. In tal senso, l'infrastruttura ferroviaria e il suo territorio limitrofo possono diventare un sistema capace di produrre nuove opportunità per il Sud-Est della Sicilia.

18 Siracusa Post, *Strade provinciali, finanziati 41 progetti per quasi 55 milioni. Sette in provincia di Siracusa*, 13 novembre 2025, consultabile in: <https://www.siracusapost.com/strade-provinciali-finanziati-41-progetti-per-quasi-55-milioni-sette-in-provincia-di-siracusa/> (consultato il 22/12/2025).

19 *Ibidem*.

20 Regione Siciliana, *Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità*, 2022, consultabile in <https://www.regione.sicilia.it/sites/default/files/2023-10/RS01REL003S1%20PIIM%20aggiornato%20Ottobre%202022.pdf> (consultato il 01/12/2025)

Distanza stazione di Noto - centro di Siracusa			
 55 min in bus	 32 min in auto	 2 ore in bici	 7 ore a piedi
Distanza stazione di Pachino - centro di Siracusa			
 3 ore in bus	 47 min in auto	 3 ore in bici	 12 ore a piedi
Distanza centro di Noto - stazione di Noto			
	 8 min in auto	 5 min in bici	 18 min a piedi
Distanza centro di Pachino - stazione di Pachino			
	 3 min in auto	 3 min in bici	 9 min a piedi
Distanza stazione di Noto - stazione di Pachino			
 43 min in bus	 26 min in auto	 1 ora in bici	 5 ore a piedi

Tabella 2.1 Sistema della mobilità linea Noto-Pachino.
Rielaborazione delle autrici.
Fonte: Google Maps.

LEGENDA

 Centri storici

 Principali parcheggi pubblici

TRASPORTO PRIVATO

 Autostrada A18 Siracusa-Gela

 Strade Statali (rete primaria)

 Strade Provinciali (rete secondaria)

MOBILITÀ NON MOTORIZZATA

 Piste ciclabili

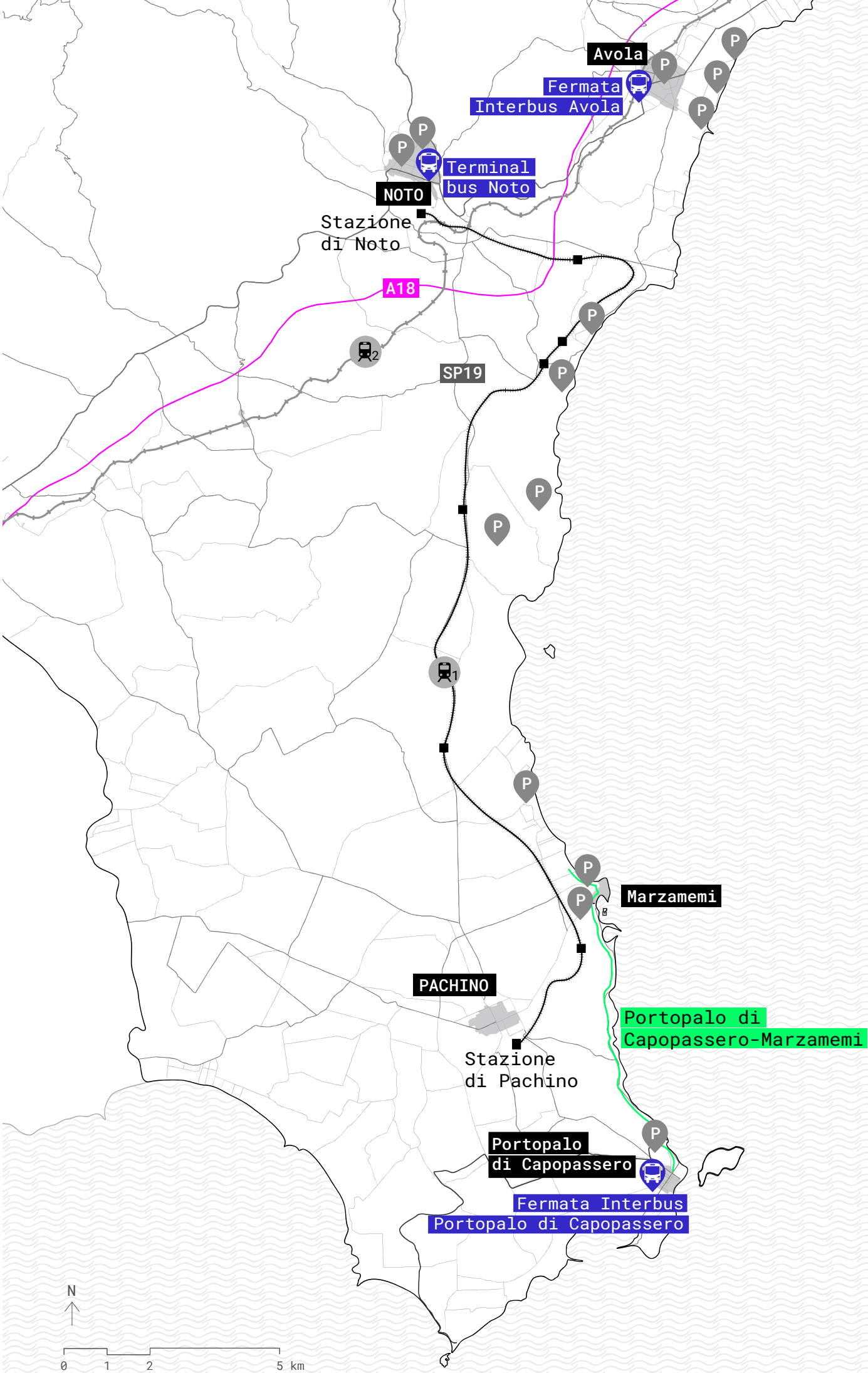
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

 Linea ferroviaria Noto-Pachino

 Linea ferroviaria Siracusa-Gela-Canicatti

 Fermate linea ferroviaria Noto-Pachino

Figura 2.29 Sistema della mobilità linea Noto-Pachino. Riela-
borazione delle autrici su dati PisteCiclabili.com e Kamoot,
consultabili in: [https://www.piste-ciclabili.com/regione-sici-
lia](https://www.piste-ciclabili.com/regione-sici-
lia), <https://www.komoot.com/it> (consultati il 22/12/2025).



_FOCUS

IL PROBLEMA DELLE FERROVIE DISMESSE IN ITALIA E IN SICILIA

Ambito nazionale: il divario Nord-Sud e la crisi della mobilità in Italia

21 Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2025*, cit., p. 61.

22 InfoaData (Il Sole 24 Ore), *Tutto su treni, stazioni e disparità nella mobilità*, 27 novembre 2017, consultabile in: <https://www.infodata.ilsole24ore.com/2017/11/27/quello-ce-sapere-sui-treni-stazioni-disparita-nella-mobilita/> (consultato il 22/12/2025).

23 Liistro Michele, *C’era una volta un treno*, Nuova Grafica Edizioni, Siracusa 2002, p. 6.

La mobilità in Italia è segnata da un profondo divario tra Nord e Sud: mentre le regioni settentrionali possono affidarsi a una rete di trasporti più efficiente, articolata e ben mantenuta, molte aree del Mezzogiorno e dell’entroterra soffrono di infrastrutture carenti, collegamenti scarsi e servizi di trasporto pubblico limitati. Questa disparità riguarda la qualità delle infrastrutture, ma anche l’accessibilità ai servizi e alle opportunità economiche. Le difficoltà di spostamento, infatti, incidono direttamente sullo sviluppo locale, sulla vita quotidiana dei cittadini e sulla coesione territoriale.

Uno degli esempi più emblematici di questa situazione è rappresentato dalle ferrovie abbandonate, un patrimonio diffuso in tutto il Paese ma maggiormente concentrato nelle aree periferiche e nel Sud, dove la chiusura delle linee ha spesso significato isolamento e declino socio-economico. In particolare, dagli anni cinquanta, lo sviluppo dell’industria automobilistica e il diffondersi della rete stradale anche nelle zone interne ha comportato un cambiamento del ruolo di molte ferrovie secondarie, nate con funzione complementare, diventate non più necessarie. Dal secondo dopoguerra ad oggi, la rete autostradale italiana è aumentata di oltre 6.500 chilometri, mentre nell’ultimo trentennio sono stati chiusi più di 1.700 chilometri di linee ferroviarie, di cui 161 sono stati dismessi²¹. Da ciò è nata la politica dei “rami secchi”²² degli anni sessanta e settanta, che vide la dismissione di molti chilometri di linee al fine di ridurre sensibilmente i costi complessivi di gestione, ancor prima di verificarne possibili riusi²³.

In tempi più recenti, il patrimonio di linee ferroviarie dismesse è cresciuto notevolmente: fra le cause vi sono l’aumento delle linee ad alta velocità, insieme al dominio del trasporto automobilistico, che hanno contribuito all’abbandono dei luoghi precedentemente attraversati dal treno. Tuttavia, se da un lato si assiste a una contrazione della rete ferroviaria negli anni, dall’altro proseguono gli investimenti in infrastrutture finì a se stesse, spesso stradali, che hanno devastato il paesaggio e sono rimaste vuote, comportando un continuo supporto economico ai contribuenti, in contrasto con le promesse iniziali: ne è un esempio la superstrada Pedemontana

Veneta, dove i volumi di traffico non sono stati sufficienti a ripagare i costi dell’opera. Il “paradosso italiano”²⁴ consiste nella realizzazione a inizio di secolo di nuove linee ad alta velocità per 1.213 chilometri complessivi, lungo direttrici con domanda molto forte ma già servite da due o quattro binari, mentre nel frattempo sono stati dismessi molti più chilometri di rete, lasciando alcuni territori senza collegamenti ferroviari. Tuttavia, la domanda è in crescita: in particolare, procede la ripresa del numero dei viaggiatori al giorno, sebbene, secondo i dati regionali disponibili²⁵, nel 2023 il dato è ancora inferiore del 16,2% rispetto ai livelli pre-pandemici del 2019; infatti, sono 2 milioni e 471mila nel 2023, contro i 2 milioni 873mila registrati nel 2019 e 2 milioni e 671mila nel 2009²⁶. Quasi tutte le Regioni mostrano questi sviluppi, comprese quelle che hanno subito riduzioni significative in anni precedenti.

24 Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2025*, cit., p. 61.

25 Ivi, p. 8.

26 Ivi, pp. 10-12.

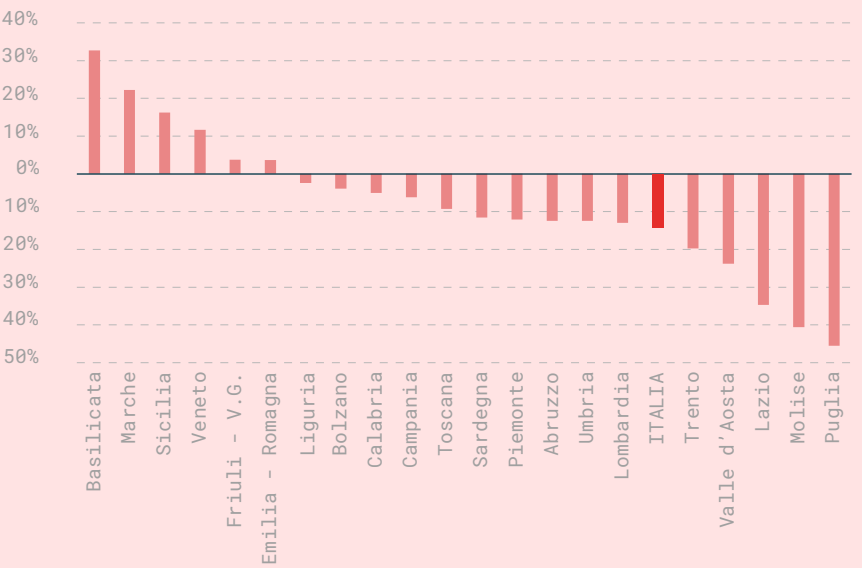


Tabella 2.2 Variazione numero di viaggiatori al giorno 2019-2023. Rielaborazione delle autrici. Fonte: Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2025*.

Dal 2019 il numero di viaggiatori nel Centro-Sud è aumentato, con la Sicilia al terzo posto dopo Basilicata e Marche per crescita percentuale. Tuttavia, il numero complessivo di viaggiatori nell’isola rimane inferiore ai 100mila, distante dal picco di circa 800mila viaggiatori raggiunto dalla Lombardia, che si conferma la Regione con la mobilità più elevata.

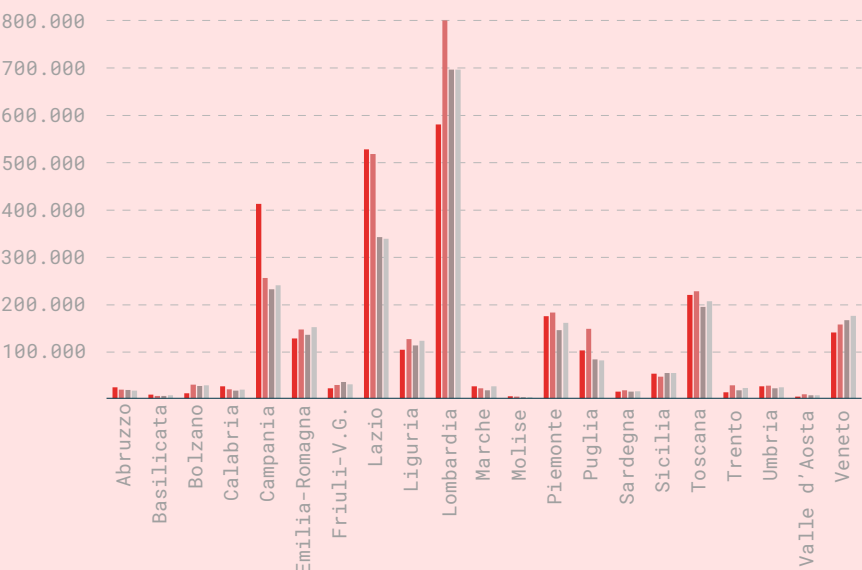


Tabella 2.3 Viaggiatori al giorno nelle regioni e province autonome 2009-2019-2022-2023. Rielaborazione delle autrici. Fonte: *Rapporto Pendolaria 2025*.

27 Ivi, p. 8.
28 Ibidem.
29 Ibidem.
30 Ivi, p. 44.
31 Ibidem.

In aggiunta, il piano di elettrificazioni prosegue con risultati positivi, con il completamento della Salerno-Mercato S. Severino e della Sarno Codola-Mercato S. Severino nel corso dell'ultimo anno e il 72,5% di rete gestita da RFI già elettrificata²⁷. Inoltre, l'età media dei treni in circolazione è scesa raggiungendo i 14,8 anni, rispetto ai 18,6 anni registrati nel 2016²⁸. Dall'altro lato, sono ancora molte le questioni irrisolte, soprattutto sulle linee considerate secondarie e nel sud Italia, in cui le corse dei treni regionali e l'età media dei treni sono ancora lontani dai livelli del resto della Nazione: infatti, la media di 17,5 di età dei convogli è quasi il doppio di quella del Nord, arrivata a 9 anni²⁹.

Fondi nazionali per le infrastrutture

Nel corso degli anni, la situazione delle infrastrutture in Italia ha trascurato i finanziamenti destinati al servizio ferroviario e al trasporto pubblico, oltre a sottrarre risorse per progetti che aspettano da decenni di essere realizzati. I tagli del quarto Governo Berlusconi nel 2010 hanno implicato una riduzione di oltre il 40% delle risorse necessarie a garantire un servizio che rispondesse alla domanda attuale³⁰. In termini di valore assoluto, per il trasporto su strada e su rotaia, le risorse sono passate da circa 6,2 miliardi di euro nel 2009 a meno di 4,9 miliardi nel 2020, per risalire leggermente fino a 5,18 miliardi nel 2024³¹.

Figura 2.30 Elettrificazione della tratta Salerno-Mercato S. Severino, Campania, 2024. Fonte: Cilento Reporter



Catalogare le tracce dismesse

Le linee ferroviarie italiane sono classificate e descritte da parte di Rete Ferroviaria Italiana SpA, anche quando un'intera linea, o una sua parte, non è più interessata dal servizio di trasporto ferroviario. Una volta dismesse, le ex linee ferroviarie rimangono beni immobili nella disponibilità delle società del Gruppo, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA. Le due società sono attualmente proprietarie di una enorme quantità di linee e tratte dismesse, destinate alla cessione in uso o alla completa alienazione, e hanno realizzato l'*Atlante delle Linee Ferroviarie Dismesse*³², un catalogo aggiornato di quelle che sono ad oggi le loro proprietà. Nell'*Atlante* possono presentarsi linee dismesse definitivamente, oppure tratte dismesse per attivazione in variante di tracciato (cfr Glossario). In aggiunta, il database *Ferrovie Italiane abbandonate*³³ ha lo scopo di rendere noti a tutti i percorsi ferroviari inutilizzati in Italia, con informazioni tecniche, mappe e immagini. In questo caso, il suo obiettivo specifico è conservare la memoria dei percorsi ferroviari e promuoverne la valorizzazione, trasformandoli in una rete di *greenways* (> Capitolo 4).

32 RFI, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, ed. 2022, consultabile in: https://www.rfi.it/content/dam/rfi/news-e-media/pubblicazioni/at-lante-2022/RFI%20ATLANTE%201%20LINEE%20DISMESSE%2023_05_22%20WEB%20D.pdf (consultato il 22/12/2025).
33 Ferrovie Italiane Abbandonate, consultabile in: <https://www.ferrovieabbandonate.it/> (consultato il 22.12.2025)

Figura 2.31 Ferrovia dismessa Bastia-Mondovì, Piemonte, 2022. Fonte: Unione Monregalese



Figura 2.32 Ferrovia dismessa Fano -Fermignano, Marche, 2015. Fonte: Why Marche

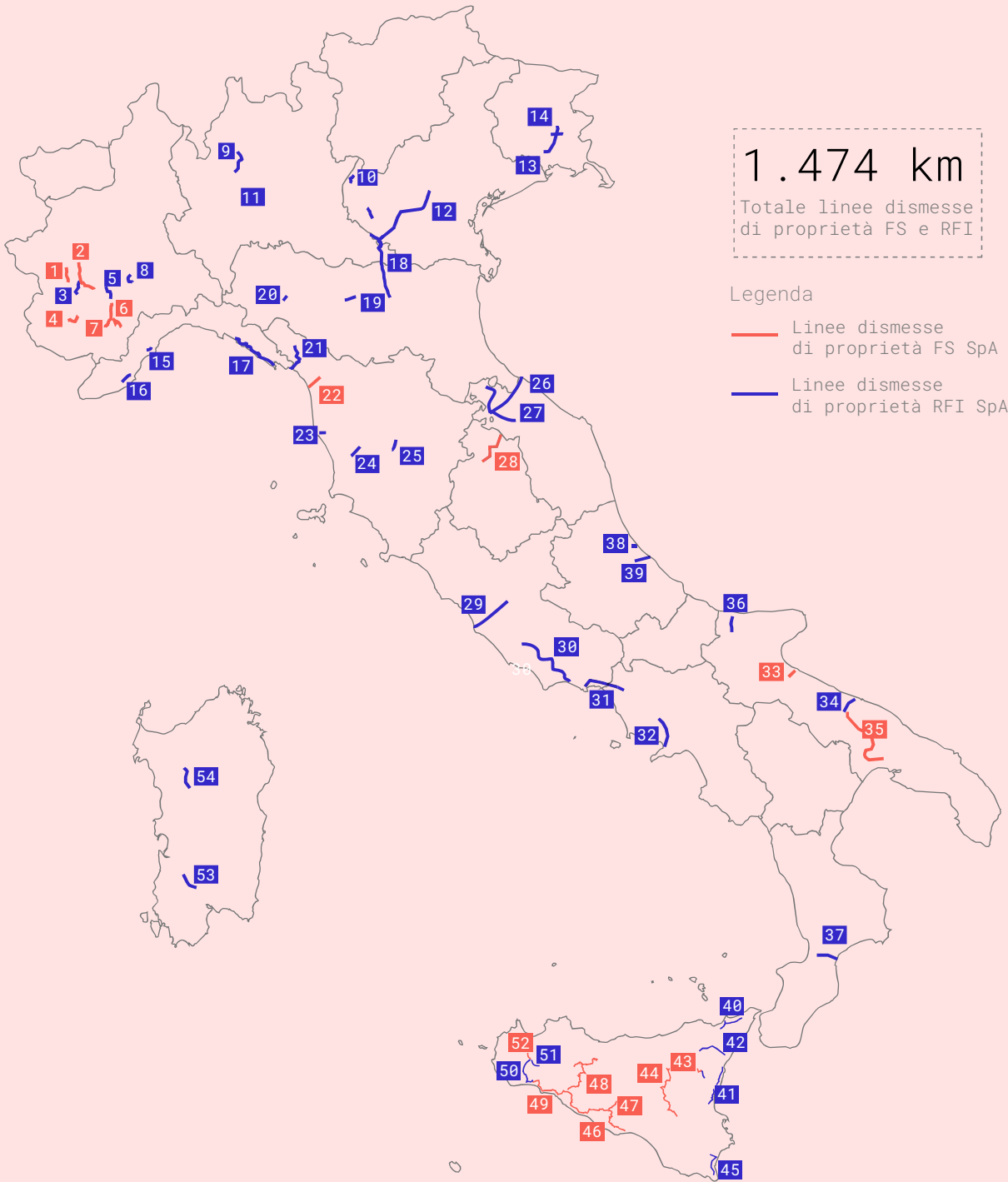


Figura 2.33 Linee maggiori chiuse o dismesse dal 2000 ad oggi. Rielaborazione delle autrici. Fonte: Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2025*.

NORD

PIEMONTE

- 1. Bricherasio-Barge
- 2. Airasca-Cavallermaggiore
- 3. Moretta-Saluzzo
- 4. Busca-Dronero
- 5. Tratta Brà-Narzole della linea Brà-Ceva
- 6. Tratta Narzole-Ceva della linea Brà-Ceva
- 7. Bastia Mondovì-Mondovì
- 8. Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze

LOMBARDIA

- 9. Calolziocorte Olginate-Cernusco Merate

VENETO

- 10. P.C. Dolcè-Domegliara Sant’Ambrogio
- 11. Dossobuono-Isola della Scala

VENETO\LOMBARDIA

- 12. Grisignano di Zocco-Ostiglia

FRIULI VENEZIA GIULIA

- 13. Gonars-San Vito al Torre
- 14. Palmanova-San Giorgio di Nogaro

LIGURIA

- 15. Finale Ligure-Varigotti
- 16. Andora-San Lorenzo al Mare
- 17. Cavi-Manarola

EMILIA ROMAGNA\LOMBARDIA\VENETO

- 18. Nogara-Tavernelle

EMILIA ROMAGNA

- 19. Modena-Rubiera
- 20. Citerna-Solignano

SUD

CAMPANIA

- 32. Cancelli-Torre Annunziata

PUGLIA

- 33. Margherita di Savoia-Margherita di Savoia Ofantino
- 34. Bari Sant'Andrea-Acquaviva delle Fonti
- 35. Gioia del Colle-Palagianello
- 36. Lesina-Apricena

CALABRIA

- 37. Settingiano-Catanzaro Lido

ABRUZZO

- 38. Pescara-Pescara
- 39. Tollo-Ortona

CENTRO

TOSCANA

- 21. Santo Stefano di Magra-Villafranca Bagnone
- 22. Carrara San Martino-Carrara Avenza
- 23. Livorno Calambrone-Collesalveti
- 24. Volterra-Saline di Volterra
- 25. Poggibonsi San Gimignano-Colle Val d'Elsa

MARCHE

- 26. Fano-Fermignano-Urbino
- 27. Fermignano-Pergola

UMBRIA

- 28. Ellera-Tavernelle

LAZIO

- 29. Capranica Sutri-Civitavecchia
- 30. Velletri-Priverno

LAZIO\CAMPANIA

- 31. Formia-Sparanise

ISOLE

SICILIA

- 40. Terme Vigliatore-Messina Scalo
- 41. Fiumefreddo di Sicilia-Catania Ognina
- 42. Randazzo-Alcantara
- 43. Regalbuto-Schettino Santa Maria di Licodia
- 44. Leonforte-Dittaino e Dittaino-Caltagirone
- 45. Noto-Pachino
- 46. Agrigento Bassa-Licata
- 47. Canicatti-Margonia Bivio
- 48. Lercara Bassa-Magazzolo
- 49. Filaga Bivio-Palazzo Adriano
- 50. Castelvetro-Porto Empedocle
- 51. Salaparuta Poggioreale-Castelvetro
- 52. Salemi-Santa Ninfa

SARDEGNA

- 53. Pabillonis-Sanluri Stato
- 54. Bonorva-Campeda

34 RFI, *Atlante delle Linee Ferroviarie Dismesse*, cit., p. 9.

Ambito regionale: l’isolamento ferroviario della Sicilia

La Sicilia è la prima Regione in Italia per chilometri di ferrovie dismesse, arrivando a possedere da sola un terzo dell’intero patrimonio nazionale non più in esercizio³⁴. Tra queste, la tratta Caltagirone-Gela è stata interrotta dal 2011 a causa del crollo del ponte nei pressi di Piano Carbone; qui i lavori di ripristino, iniziati nel 2022, si concluderanno entro il 2026. Situazione analoga sulla linea Palermo-Trapani, ancora chiusa dal 2013 a causa di alcuni smottamenti di terreno; anche in questo caso i lavori di ripristino sono in ritardo e la riapertura è prevista per dicembre 2025. Per tale opera, a causa di ritardi significativi accumulati nelle fasi di lavoro realizzate, è stato revocato il finanziamento PNRR destinato al sottopasso ferroviario di Trapani. Infine, sul versante orientale, il completamento del raddoppio della tratta Giampiliéri-Fiumefreddo è in ritardo di venti anni.

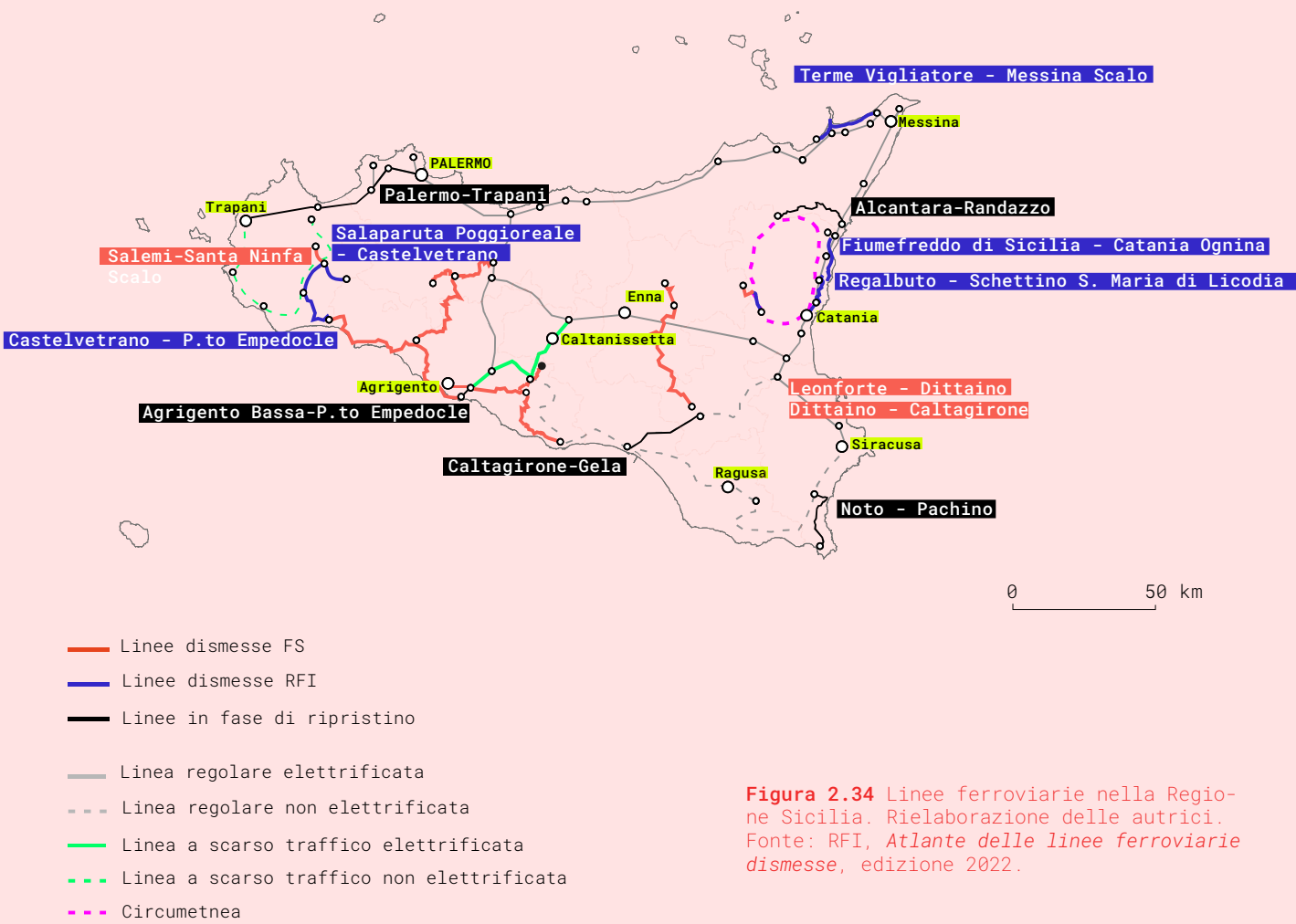


Figura 2.34 Linee ferroviarie nella Regione Sicilia. Rielaborazione delle autrici. Fonte: RFI, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, edizione 2022.

Per quanto riguarda la velocizzazione delle linee Catania-Siracusa e Siracusa-Ragusa-Gela, il completamento dei lavori è sospeso proprio per la mancanza di finanziamenti, costringendo pendolari e viaggiatori a utilizzare servizi sostitutivi su gomma. Inoltre, nel 2025, la linea Siracusa-Caltanissetta è stata chiusa a causa dell’incompatibilità dei nuovi convogli *Blues* con il sistema rotabile esistente: «consumavano i binari e parte delle ruote e il loro peso è risultato eccessivo per l’infrastruttura, causando rischi per la sicurezza degli utenti. In quelle strade impervie sono stati sostituiti i treni con navette su gomma, con tempi assai più lunghi di percorrenza e quindi disagi per i passeggeri»³⁵. Dunque, il sistema ferroviario siciliano risulta particolarmente penalizzato rispetto ad altre Regioni italiane: le criticità infrastrutturali, i lavori sospesi e la chiusura di alcune tratte, insieme al ricorso di servizi sostitutivi su gomma, ne limitano le potenzialità di sviluppo economico e turistico. In tale contesto, la linea ferroviaria Noto-Pachino, attualmente in ripristino, è in una fase di transizione; tuttavia, l’assenza di tempistiche certe sul completamento dei lavori ne ridimensiona la sua funzione di collegamento per il territorio Sud-orientale siciliano.

35 Collettiva, *I treni sbagliati nella Sicilia che viaggia male, altro che Ponte*, 17 dicembre 2025, consultabile in: <https://www.collettiva.it/copertine/italia/i-treni-sbagliati-nella-sicilia-che-viaggia-male-altro-che-ponte-r7tg2qao> (consultato il 22/12/2025).



Figura 2.35 Lavori di ripristino lungo la linea Alcantara-Randazzo, 2023.



Figura 2.36 Crollo del Ponte lungo la tratta Caltagirone-Gela, 2011. Fonte: La Repubblica Palermo

SWOT Analysis ambito provinciale
Mobilità

L’analisi della mobilità riveste un ruolo centrale nella definizione del quadro competitivo e presenta rilevanti implicazioni progettuali. L’attenzione è rivolta alle principali direttrici infrastrutturali, al tasso di motorizzazione privata e alle condizioni manutentive della rete secondaria. La descrizione si completa con l’inquadramento delle opportunità offerte dal contesto normativo e finanziario.

STRENGTHS	WEAKNESSES	OPPORTUNITIES	THREATS	FONTI
• Rete viaria principale ben strutturata, che collega in modo diretto i principali centri della Provincia e garantisce continuità nord-sud grazie alla SS114 e alla rete autostradale A18¹. • Maglia stradale classificata e funzionale, con buone connessioni tra aree urbane e zone produttive o turistiche¹. • Centri storici di dimensioni contenute e percorribili a piedi².	• Elevato tasso di motorizzazione privata, superiore alle medie regionale e nazionale, con forte dipendenza dall’auto anche per spostamenti brevi³. • Bassa efficienza del trasporto pubblico locale e scarsamente integrato con le esigenze intercomunali³. • Stato di manutenzione carente della rete stradale provinciale, che incide su sicurezza e comfort di guida². • Poca presenza di infrastrutture ciclabili, discontinue e poco sicure, che scoraggia l’uso quotidiano della bicicletta³.	• <i>Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia</i> (PRT 2021–2030): definisce gli obiettivi strategici per la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico⁴. • <i>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</i> (PUMS) di Siracusa⁵. • Fondi PNRR per infrastrutture verdi, mobilità dolce, e trasporto ferroviario⁶.	• Rischio di congestione dei flussi veicolari nei principali assi di collegamento e nei centri costieri durante la stagione estiva. • Rischio di isolamento delle aree interne per mancanza di alternative di trasporto pubblico o connessioni secondarie efficienti. • Aggravarsi delle condizioni di sicurezza data l’inadeguata manutenzione e gestione del patrimonio stradale • Perdita di competitività territoriale e turistica nel caso di mancato investimento in infrastrutture sostenibili.	1 <i>Piano Territoriale Regionale</i> della Regione Siciliana 2 Osservazione diretta sopralluogo 3 Rapporto di Aggiornamento del <i>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</i> (PUMS), 2024 4 <i>Piano Regionale dei Trasporti</i> della Regione Siciliana 5 <i>PUMS</i> 6 <i>PNRR</i>

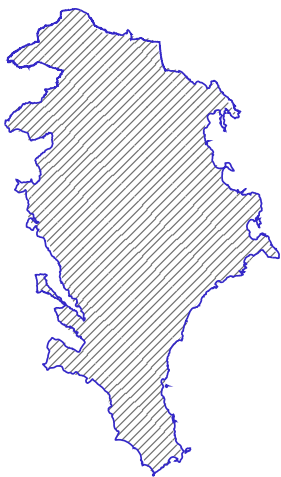
2.1.3 Analisi socio-demografiche

Provincia di Siracusa

Superficie 2.124,82 km²

Abitanti 383.858

Densità 180.7 ab/km²



36 Elaborazione su dati Istat, edizione 2025.

37 Popolazione Provincia di Siracusa, consultabile in: www.ugeo.urbistat.com (consultato il 18/11/2024).

La Provincia di Siracusa è la sesta per popolazione tra le nove province siciliane, con un a densità abitativa pari a 180,7 ab/km². Negli ultimi anni ha registrato un lieve declino demografico: nel 2020 contava circa 389 mila abitanti, mentre al 2025 il numero è sceso a 383 mila circa, con una variazione media annua di circa -0,31%. Questo calo è dovuto principalmente da un andamento naturale con saldo negativo costante³⁶.

Dal punto di vita della struttura per età, la popolazione appare sempre più anziana: l'età media della Provincia è circa di 45 anni. La dimensione media delle famiglie sta diminuendo: nel 2023 il numero medio di componenti per famiglia è pari a 2,27. Infine, la percentuale di residenti stranieri appare relativamente bassa (intorno al 4,1%), contribuendo in misura limitata al ricambio demografico³⁷.

Popolazione residente (2002-2024)

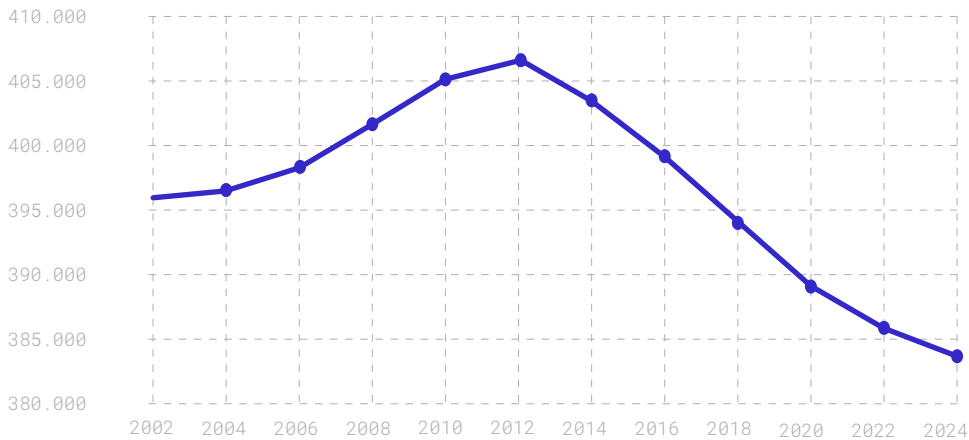
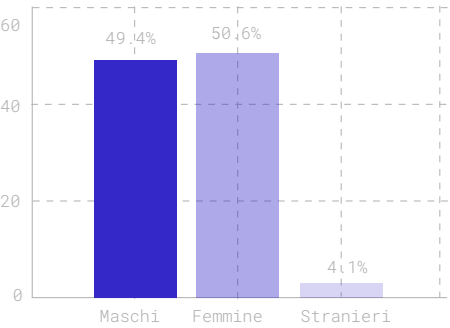


Tabella 2.4
Dinamiche demografiche della Provincia di Siracusa, dal 2002 al 2024. Rielaborazione su dati ISTAT.

Incidenza maschi, femmine e stranieri



Bilancio demografico

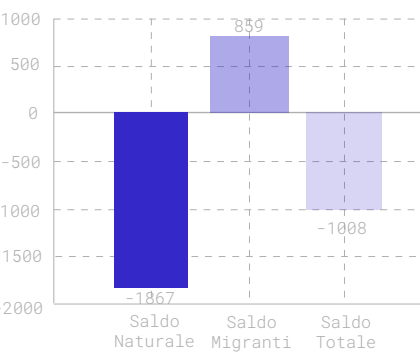


Tabella 2.5
Incidenza maschi, femmine e stranieri sulla popolazione. Rielaborazione su dati ISTAT.

Tabella 2.6
Bilancio demografico. Rielaborazione su dati ISTAT.

Flussi migratori

Negli ultimi dieci anni la Provincia di Siracusa ha registrato un saldo migratorio caratterizzato da un numero consistente di emigrati, con flussi particolarmente intensi nella fascia giovanile. Tra il 2013 e il 2022 hanno lasciato il territorio oltre 7.500 residenti, di cui più della metà (circa 4.300) nella classe 18-39 anni, segno evidente di una mobilità dettata soprattutto da esigenze di studio e di lavoro. Rilevante è anche la quota degli adulti tra i 40 e i 64 anni (quasi 1.700), mentre risultano più contenuti i flussi tra i minori e gli over 65. I valori raggiungono un picco nel 2019, con oltre mille partenze, per poi ridursi negli anni successivi, complice anche la pandemia che ha temporaneamente rallentato la mobilità. Parallelamente, nello stesso periodo si sono registrati circa 5.500 immigrati, concentrati anch'essi nelle fasce giovanili e adulte (18-39 e 40-64 anni), ma in numero inferiore rispetto agli espatri. Questo squilibrio determina un saldo migratorio negativo, che contribuisce al progressivo calo della popolazione residente e all'impoverimento del capitale umano locale, soprattutto per la perdita di giovani in età attiva³⁸.

38 Comitato Provinciale INPS di Siracusa, *Rendiconto sociale provinciale*, 2023, pp. 12, consultabile in: https://www.inps.it/rendiconto_sociale_siracusa (consultato il 22/12/2025)

Andamento del saldo migratorio

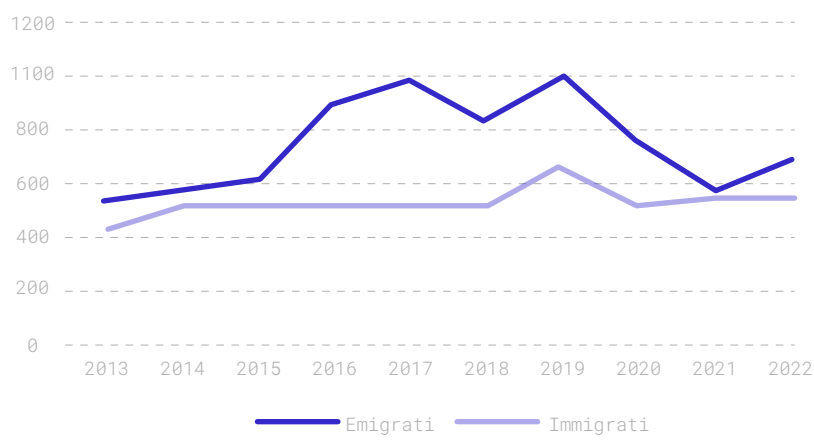


Tabella 2.7
Andamento del saldo migratorio. Rielaborazione su dati ISTAT.

39 Ibidem, p. 19.

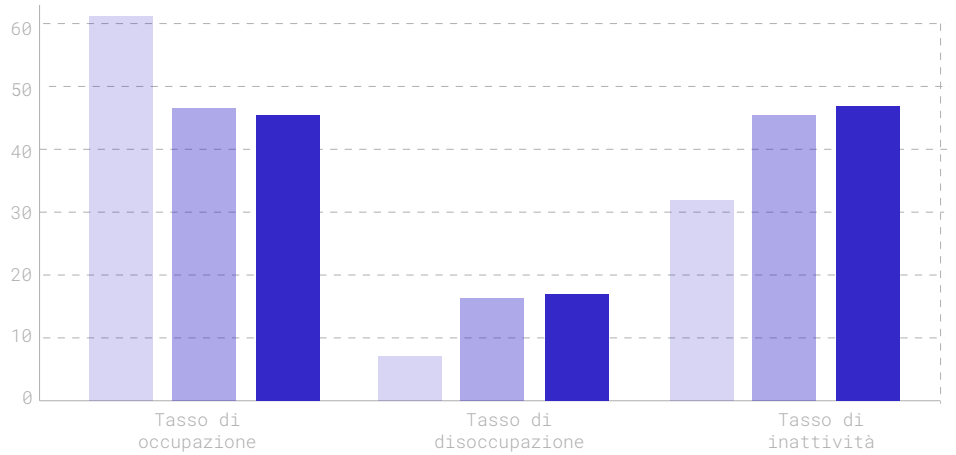
Il mercato del lavoro

Sul fronte del mercato del lavoro, la Provincia di Siracusa presenta indicatori piuttosto critici. Secondo il rapporto della Camera di Commercio del 2023, il tasso di occupazione è pari al 44%, prossimo alla media regionale di 44,9% ma parecchio inferiore a quella nazionale di 61,5%, collocando Siracusa tra le province con uno dei valori più bassi. Parallelamente, il tasso di disoccupazione si trova al 16,3%, in aumento rispetto anche solo all’anno prima, al 14,4%, superando appena il tasso regionale di 15,8% e di gran lunga quello nazionale di 7,7%. Il tasso di inattività raggiunge il 47,2%, contro il 46,5% regionale e il 33,3% nazionale, il che evidenzia una quota consistente di popolazione in età lavorativa che non partecipa né al mercato del lavoro né alla ricerca attiva. Il *gender gap* è molto pronunciato: la differenza tra il tasso di occupazione maschile e femminile nella fascia 15-64 anni è di ben 26,3 punti percentuali. Secondo il Rendiconto sociale provinciale (2023), nel tempo si osserva anche un aumento del tasso di disoccupazione e una riduzione dell’inattività, segnalando una potenziale evoluzione, ma i valori restano sfidanti. Questo quadro testimonia non solo la fragilità del tessuto economico locale, ma anche la difficoltà nel generare un’occupazione stabile e inclusiva, elementi che possono condizionare la crescita sociale ed economica della Provincia³⁹.

Tasso di occupazione, disoccupazione e inattività

Tabella 2.8
Tasso di occupazione, disoccupazione e inattività relativi all’anno 2023. Rielaborazione su dati ISTAT.

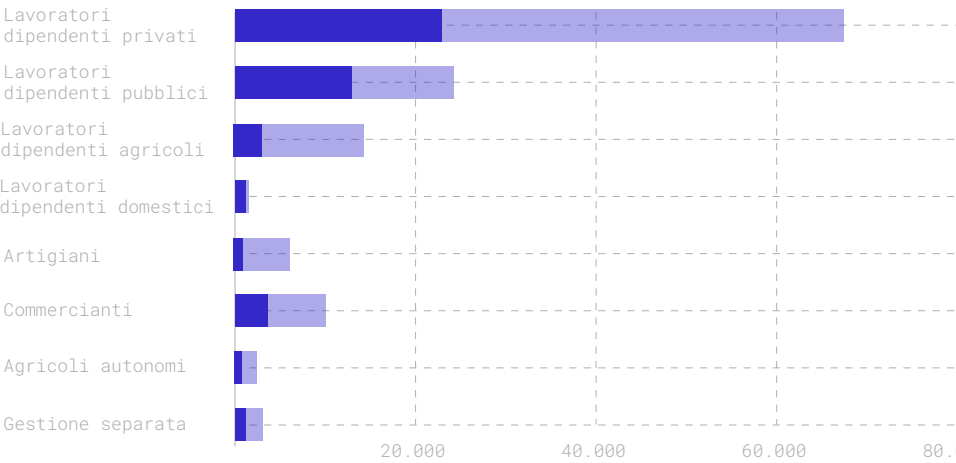
- Italia
- Regione Sicilia
- Provincia di SR



Lavoratori per genere e posizione prevalente

Tabella 2.9
Lavoratori per genere e posizione prevalente. Rielaborazione su dati ISTAT.

- Maschi
- Femmine



Istruzione, formazione e dispersione scolastica

La Provincia di Siracusa si inserisce in un quadro regionale particolarmente fragile, riflettendo le criticità strutturali che caratterizzano l’intera Sicilia in termini di istruzione, abbandono scolastico e presenza di giovani NEET (*Not in Education, Employment or Training*). Come nel resto dell’isola, anche nel territorio siracusano persistono tassi elevati di dispersione scolastica, sia esplicita sia implicita: da un lato si registra un numero significativo di studenti che interrompono precocemente gli studi, dall’altro una quota consistente di ragazzi che, pur completando i cicli scolastici, non raggiunge competenze adeguate, soprattutto nelle aree numeriche e linguistiche. Il fenomeno è spesso legato a condizioni socio-economiche fragili, a contesti familiari con bassi livelli di istruzione e alla difficoltà di percepire nella scuola un reale strumento di mobilità sociale. Tale situazione alimenta la crescita dei giovani che non studiano e non lavorano (NEET), la cui incidenza in Sicilia è tra le più alte in Italia, con valori che superano la media nazionale di oltre venti punti percentuali. La debolezza del sistema formativo si intreccia inoltre con un mercato del lavoro locale poco dinamico e caratterizzato da scarse opportunità per i più giovani, contribuendo a un circolo vizioso in cui la povertà educativa si traduce in bassa occupazione, precarietà e rischio di esclusione sociale. Nonostante alcuni segnali positivi derivanti dal potenziamento degli indirizzi tecnici e professionali e dai programmi contro la dispersione, la Provincia di Siracusa continua a misurarsi con ampi margini di miglioramento, confermando la necessità di politiche integrate e di lungo periodo per ridurre i divari educativi e favorire l’inclusione dei giovani nei percorsi formativi e lavorativi⁴⁰.

40 ISTAT, Report Best. Sicilia 2024, pp. 9-11, consultabile in: https://www.istat.it/wp-content/uploads/2024/11/Sicilia_Best_2024.pdf (ultima consultazione 02/12/2025)

	Bambini che hanno usufruito dei servizi comunali per l'infanzia	Partecipazione al sistema scolastico dei bambini di 4-5 anni	Persone con almeno il diploma (25-64 anni)	Laureati e altri titoli terziari (25-39 anni)	Passaggio all'Università	Giovani che non lavorano e non studiano (NEET)	Competenza numerica non adeguata (studenti classi III scuola secondaria primo grado)	Competenza alfabetica non adeguata (studenti classi III scuola secondaria primo grado)
Italia	16,8	94,0	65,5	30,0	51,7	16,1	44,2	38,5
Regione Sicilia	6,6	94,9	54,9	21,8	49,6	27,9	61,4	50,2
Provincia di Siracusa	11,2	96,7	58,0	19,6	46,3	33,7	62,6	51,9

Tabella 2.10 Istruzione e formazione: indicatori percentuali nazionali, regionali e provinciali relativi all’anno 2023. Rielaborazione su dati ISTAT, indicatori Best dei territori, edizione 2024.

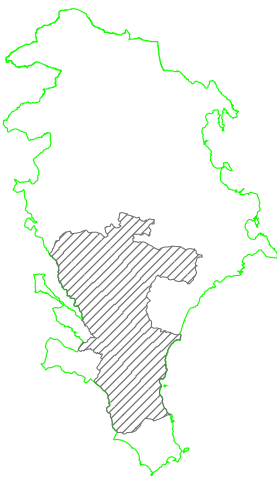
Dinamiche demografiche - Noto

Comune di Noto

Superficie 555,22 km²

Abitanti 24.412

Densità 44 ab/km²



41 Elaborazioni su dati ISTAT, edizione 2025.

La popolazione residente al 1 gennaio 2025 è di circa 24.6325 abitanti, con una densità molto bassa (circa 44,39 abitanti/chilometro quadrato), nettamente inferiore alla media provinciale (188,8 abitanti/chilometro quadrato). Gli abitanti sono distribuiti tra il centro urbano e le numerose frazioni costiere e rurali. L'evoluzione demografica degli ultimi decenni mostra una tendenza alla stabilizzazione, con una leggera contrazione dovuta all'emigrazione giovanile e al calo delle nascite⁴¹.

Dinamiche demografiche della città di Noto, dal 1861 al 2021

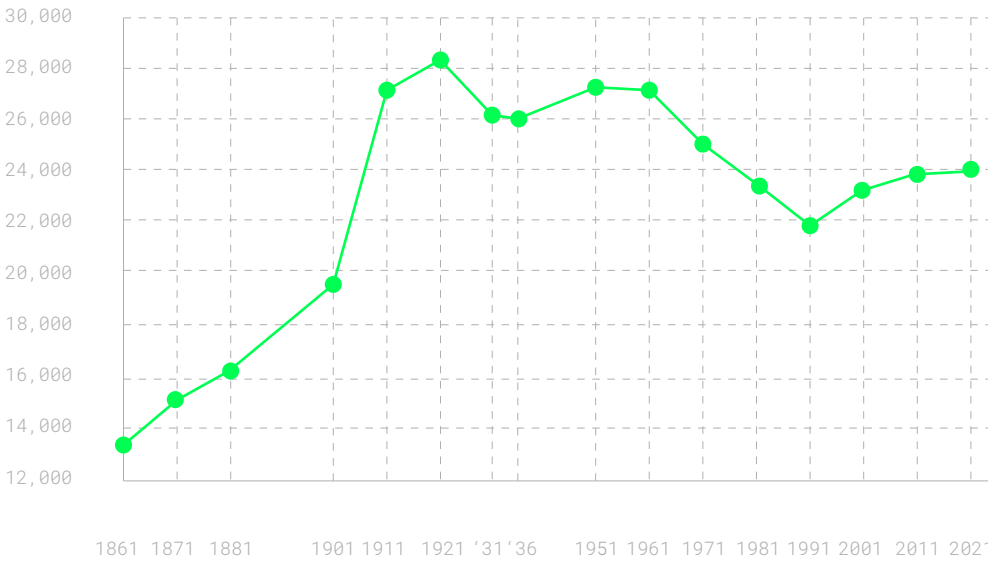
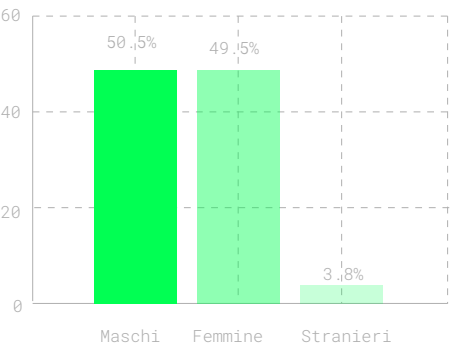


Tabella 2.11 Dinamiche demografiche della città di Noto, dal 1861 al 2021. Rielaborazione su dati ISTAT, edizione 2021.

Incidenza maschi, femmine e stranieri



Bilancio demografico

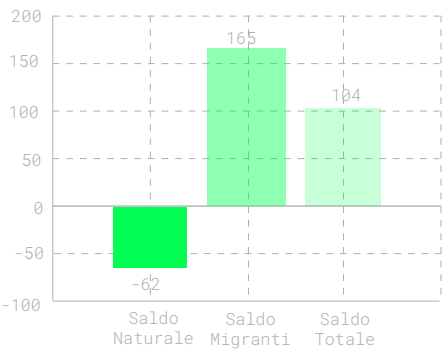


Tabella 2.12 Incidenza maschi, femmine e stranieri sulla popolazione. Rielaborazione su dati ISTAT riferiti all'anno 2023.

Tabella 2.13 Bilancio demografico. Rielaborazione su dati ISTAT riferiti all'anno 2023.

Il sistema sociale di Noto è fortemente influenzato dalla stagionalità dei flussi turistici. Durante i mesi estivi, la popolazione residente aumenta sensibilmente per l'arrivo di turisti e proprietari di seconde case, che incidono sull'organizzazione dei servizi e sulla vitalità economica del territorio.

Caratterizzazione della popolazione per età, sesso e stato civile

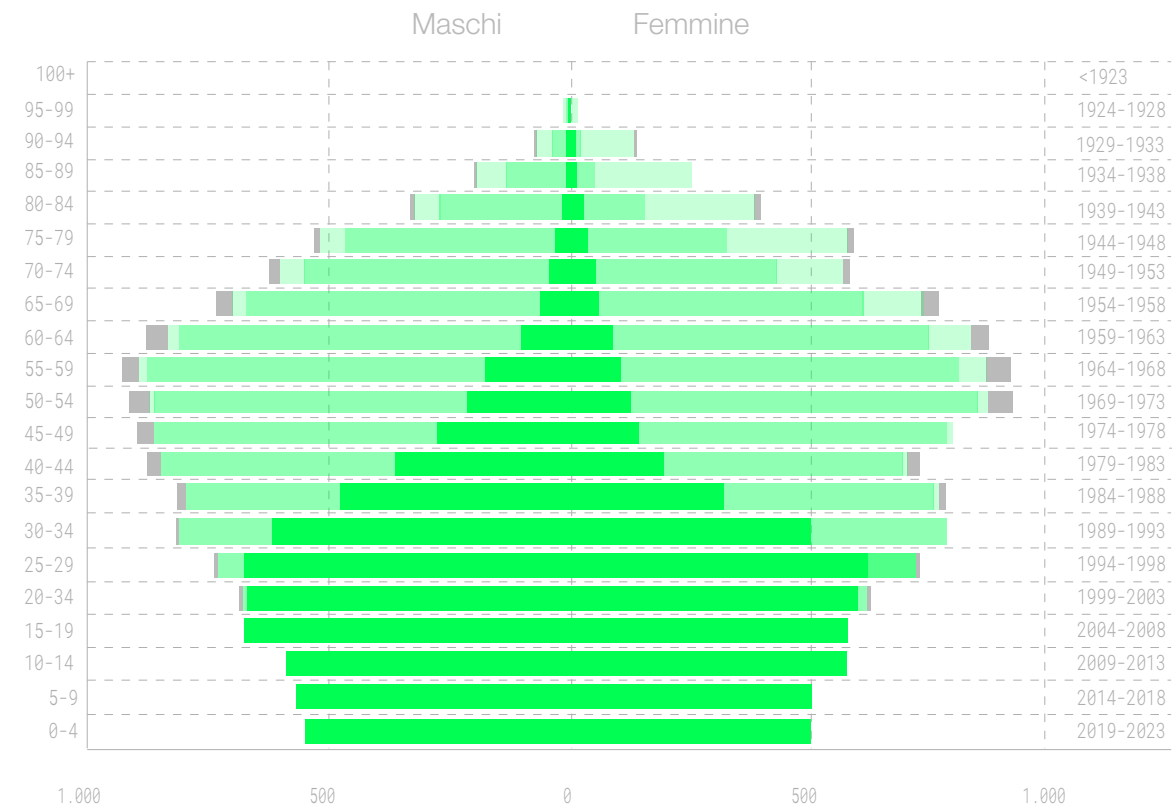


Tabella 2.14 Caratterizzazione della popolazione per età, sesso e stato civile. Rielaborazione su dati ISTAT riferiti all'anno 2023.

Celibi/Nubili Coniugati
Vedovi Divorziati

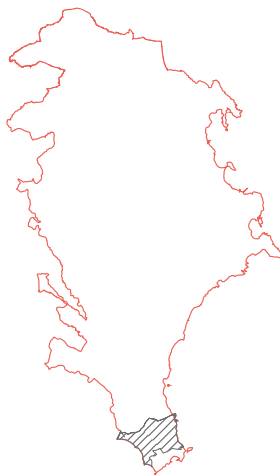
Dinamiche demografiche - Pachino

Comune di Pachino

Superficie 50,98 km²

Abitanti 21.840

Densità 428.4 ab/km²



L'area comunale registra, al 1 gennaio 2025, una popolazione di 22.180 abitanti, con una densità media di 435,07 abit/km², valore decisamente superiore alla media provinciale di 188,8 abit/km². L'evoluzione demografica di Pachino evidenzia una sostanziale stabilità numerica, con una lieve flessione riconducibile al calo della natalità e alla persistente emigrazione dei giovani verso aree economicamente più dinamiche⁴².

42 Elaborazioni su dati ISTAT, edizione 2025.

Dinamiche demografiche della città di Pachino, dal 1861 al 2021

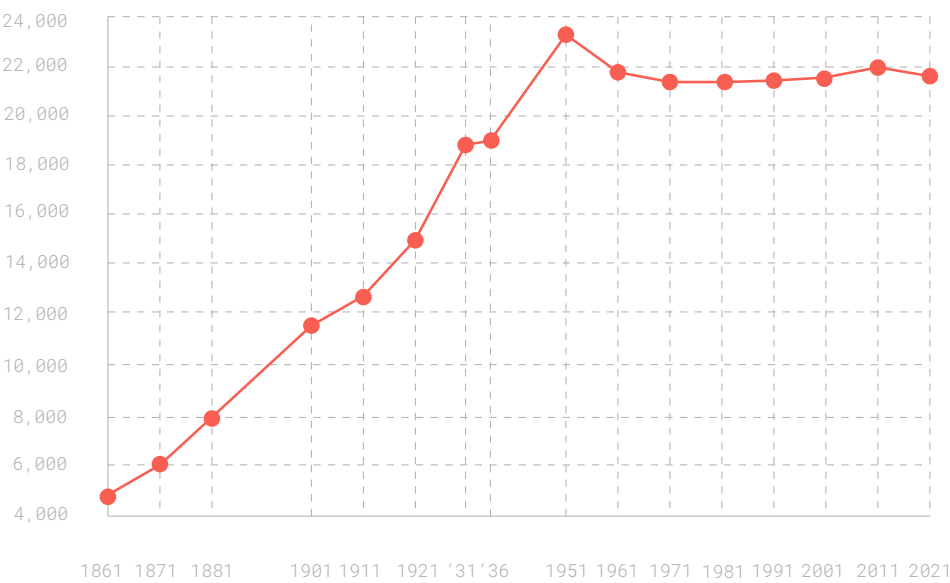
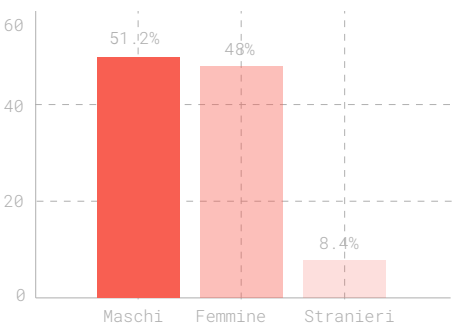


Tabella 2.15
Dinamiche demografiche della città di Pachino, dal 1861 al 2021. Rielaborazione su dati ISTAT, edizione 2021.

Incidenza maschi, femmine e stranieri



Bilancio demografico

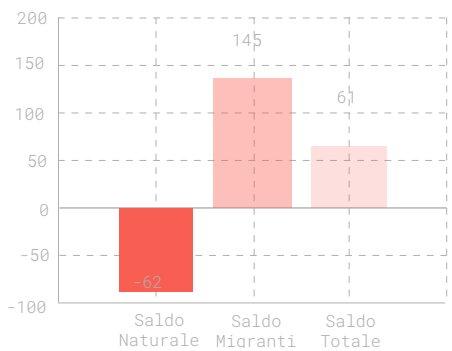


Tabella 2.16
Incidenza maschi, femmine e stranieri sulla popolazione. Rielaborazione su dati ISTAT riferiti all'anno 2023.

Tabella 2.17
Bilancio demografico. Rielaborazione su dati ISTAT riferiti all'anno 2023.

Caratterizzazione della popolazione per età, sesso e stato civile

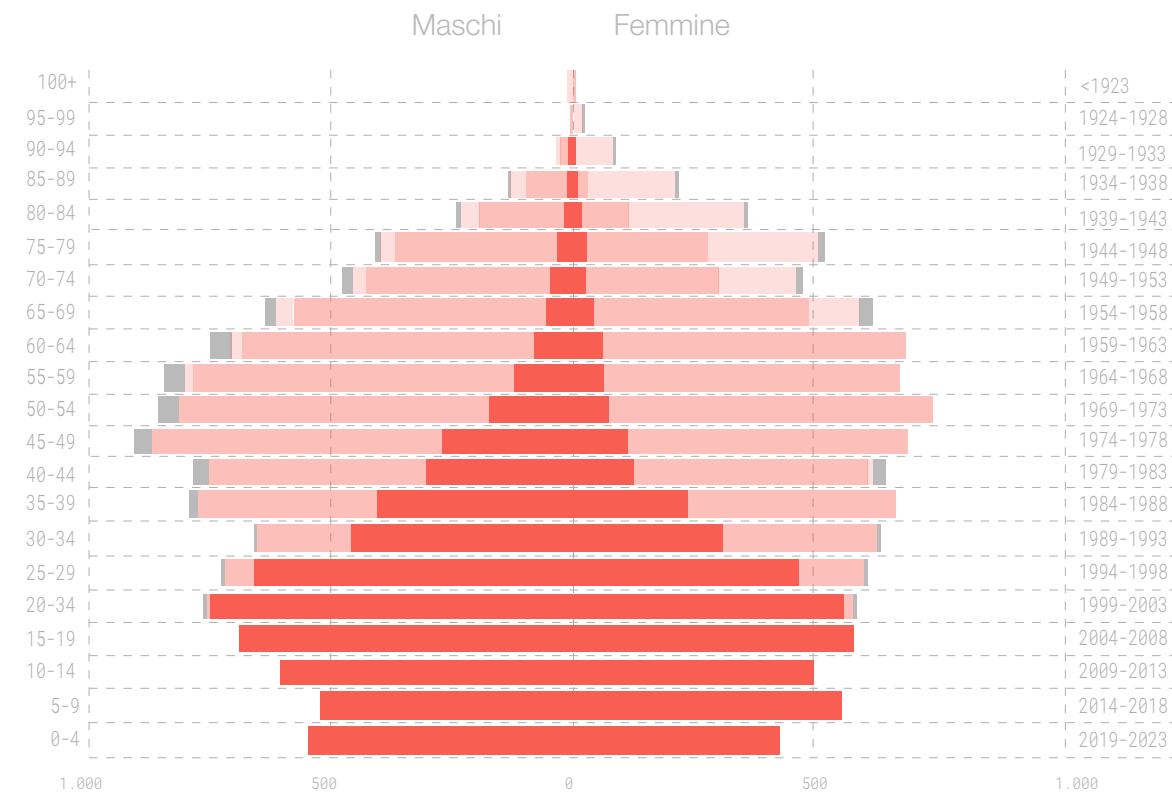


Tabella 2.18
Caratterizzazione della popolazione per età, sesso e stato civile. Rielaborazione su dati ISTAT riferiti all'anno 2023.

Celibi/Nubili Coniugati

Vedovi Divorziati

SWOT Analysis ambito provinciale
Demografia

L’analisi delinea il quadro demografico del contesto provinciale, esaminando le dinamiche socio-demografiche e territoriali della Regione. Sul piano territoriale, l’analisi descrive la distribuzione dei servizi tra aree costiere e centri interni, evidenziando il divario nei settori del *welfare*, della cultura e del tempo libero. Vengono citati strumenti e piani orientati alla coesione territoriale e al contrasto del divario sociale attraverso la rigenerazione urbana e l’implementazione di servizi locali essenziali.

STRENGTHS	WEAKNESSES	OPPORTUNITIES	THREATS	FONTE
• Aspettativa di vita in crescita¹. • Flussi migratori in entrata elevati¹.	• Saldo naturale costantemente negativo¹ • Saldo migratorio negativo¹. • Elevato tasso di disoccupazione giovanile¹. • Scarsa qualità della vita complessiva¹. • Bassa dotazione di servizi per anziani¹. • Livelli di competenze alfabetiche e numeriche inferiori alla media nazionale, con riflessi sulla produttività e sull’inclusione lavorativa¹. • Debole partecipazione culturale e sportiva, con bassa offerta di eventi, strutture e servizi per il tempo libero¹.	• <i>Programma Regionale PR-FESR Sicilia 2021-2027</i> (dotazione di circa 5,86 miliardi di euro) che include priorità per coesione territoriale, inclusione e servizi locali, potenzialmente utili per politiche di rigenerazione dei borghi interni².	• Proseguimento del declino demografico strutturale, con riduzione della popolazione attiva e aumento dell’età media. • Rischio di svuotamento dei centri interni e rurali, aggravato dall’emigrazione giovanile e dalla concentrazione dei servizi nelle aree costiere. • Divario territoriale e sociale crescente rispetto al resto d’Italia, con il rischio di marginalizzazione delle nuove generazioni e aumento delle disuguaglianze. • Competitività territoriale in calo, se non accompagnata da politiche attive di lavoro, formazione e attrazione di nuovi residenti.	1 Istat 2 EuroInfoSicilia

2.1.4 Analisi del sistema turistico

43 Come sta andando il turismo in Sicilia?, 2024, consultabile in: <https://lybra.tech/it/come-sta-andando-il-turismo-in-sicilia-ecco-cosa-dicono-i-dati/> (consultato il 22/12/2025).

44 Nino Amadore, Turismo in Sicilia: costa sotto pressione, aree interne in affanno, 2025, consultabile in: <https://www.ilsole24ore.com/art/turismo-sicilia-10-anni-crescita-ma-l-isola-si-spacca-due-costa-sotto-pressione-aree-interne-affanno-AHPe0ZkD> (consultato il 22/12/2025).

Il turismo rappresenta una delle principali fonti di ricchezza economica della Regione Siciliana. Fin dal XIX secolo, l’isola ha attratto viaggiatori europei affascinati dal suo paesaggio variegato, dalle rovine archeologiche e dalle città barocche. Nel tempo, il turismo si è trasformato da fenomeno elitario legato al *Grand Tour* a settore trainante dell’economia regionale, capace, non senza contraddizioni e limiti, di generare occupazione, investimenti e visibilità internazionale.

Questa vocazione turistica si intreccia strettamente con le infrastrutture che ne hanno permesso lo sviluppo. In particolare, la linea ferroviaria Noto-Pachino, rappresentava non solo un mezzo di connessione tra centri urbani, terreni agricoli e mercati costieri, ma anche un’infrastruttura chiave per l’accesso ai territori del Sud-Est siciliano, oggi riconosciuti per il loro valore paesaggistico e culturale.

Dinamiche dei flussi turistici in Sicilia e nel Val di Noto

La Sicilia, come dimostrano i dati Istat, ha vissuto un forte aumento del fenomeno turistico negli anni compresi tra il 2008 e il 2014. Successivamente la Regione ha subito una diminuzione della domanda turistica, dovuta sia alla preferenza da parte dei turisti per altre Regioni, sia, successivamente, alla pandemia di COVID-19. Nel 2020, il turismo nella Regione è infatti calato del 56% rispetto all’anno precedente, per poi recuperare, nel 2022 il 97,8% delle presenze turistiche⁴³.

I dati Istat rielaborati dall’Osservatorio Turistico della Regione Siciliana per la Provincia di Siracusa seguono il *trend* regionale: nel 2024, gli arrivi turistici e le presenze sono in crescita rispetto all’anno precedente. Si continua a registrare una forte presenza di turisti stranieri, per la maggior parte provenienti da Francia, Stati Uniti, Germania e Regno Unito, le cui presenze risultano più di quelle italiane (+21,8% rispetto al 2015)⁴⁴.

L’aumento dei flussi turistici comporta una serie di conseguenze che incidono profondamente sul territorio: se da un lato la crescente domanda genera indubbi benefici economici per la Regione, dall’altro ci si trova

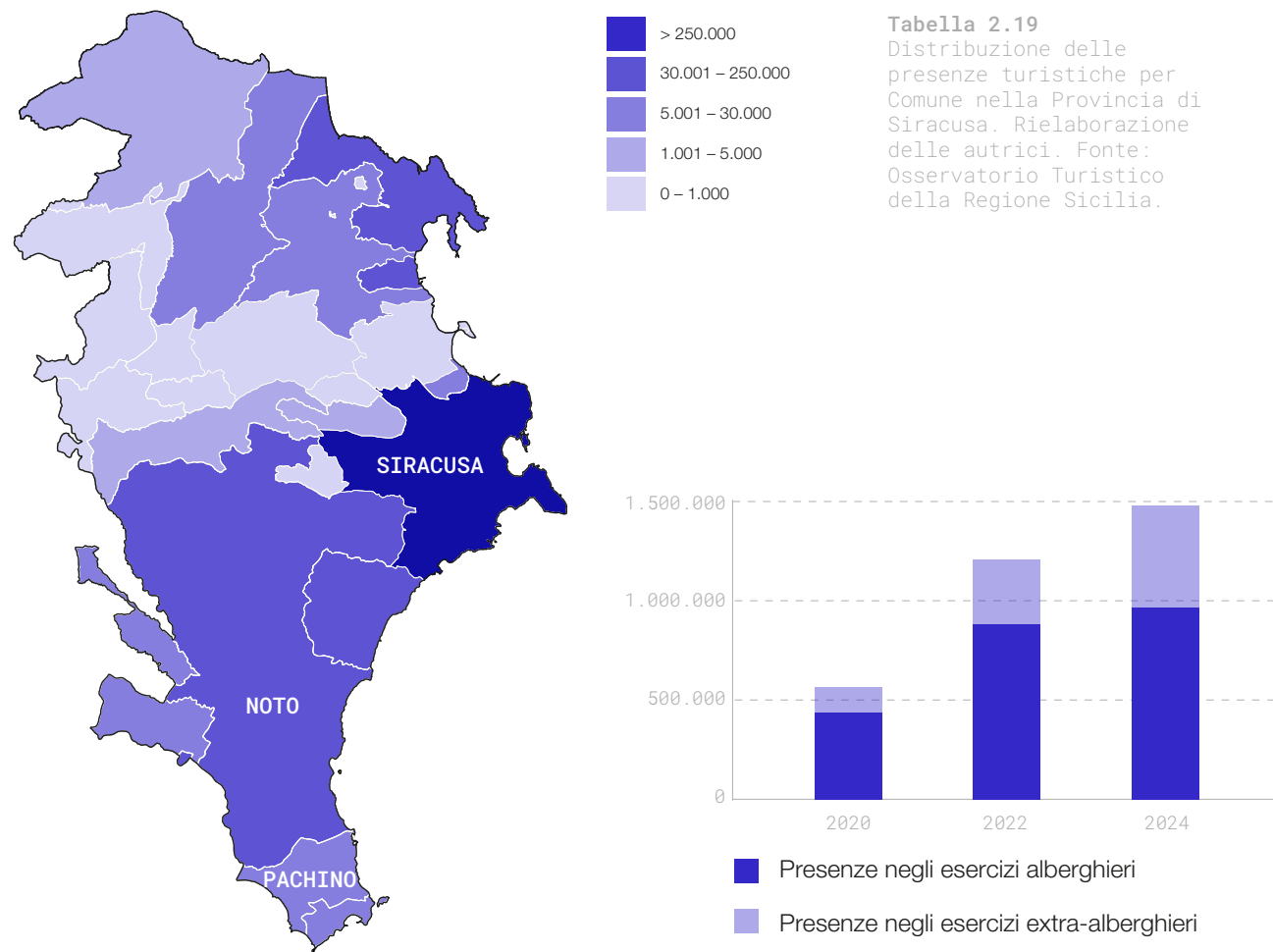
sempre più spesso a dover affrontare criticità legate alla disponibilità delle strutture ricettive, alla diffusione degli affitti brevi tramite nuove piattaforme di prenotazione e, soprattutto, all’inadeguatezza delle infrastrutture presenti sul territorio. Esiste inoltre un forte squilibrio nella concentrazione dei flussi turistici: «pochi territori concentrano la gran parte dei flussi, mentre vaste aree interne continuano a spopolarsi e perdere attività economiche»⁴⁵.

45 Ibidem.

46 Ibidem.

Nella Provincia di Siracusa, come nel resto del Paese, si registrata negli ultimi anni un fortissimo aumento della ricettività extralberghiera: secondo Otie, il numero di esercizi extralberghieri nel 2024 ha rappresentato il 70,4% dell’offerta totale. Si evince che i turisti prediligono soggiornare in alloggi per affitti brevi gestito in modo non imprenditoriale: questo dato, oltre a non generare necessariamente un valore reale, contribuisce ad alimentare gli squilibri territoriali, sociali ed economico⁴⁶.

Presenze turistiche per Comune nella Provincia di Siracusa



Il Val di Noto costituisce un territorio ricco di risorse naturali, culturali ed enogastronomiche, che ne fanno una delle aree più promettenti del panorama turistico siciliano. Tuttavia, tali potenzialità non risultano ancora pienamente valorizzate né integrate in una strategia unitaria di sviluppo. Le bellezze paesaggistiche, le architetture barocche e le tradizioni gastronomiche rappresentano tre pilastri su cui costruire un'offerta diversificata e competitiva, ma la loro fruizione appare spesso frammentata e legata a iniziative locali, più che a una visione complessiva.

In questo contesto, la tratta ferroviaria Noto-Pachino assume un ruolo centrale come possibile infrastruttura di connessione e di valorizzazione integrata delle diverse forme di turismo. L'*excursus* che segue intende dunque approfondire le declinazioni del turismo nella Val di Noto - culturale, naturalistico ed enogastronomico - con particolare attenzione ai territori interessati dalla linea ferroviaria, mettendo in luce le potenzialità ancora inesprese.

«Le qualità ambientali in questa parte della Sicilia costituiscono una risorsa specifica perché esse incrociano [...] una declinazione in cui ambiente e storia intrecciano i loro racconti fatti di cose e di uomini.

Il mito diventa un inno al paesaggio e sembra che ogni foglia, ogni pietra, ogni scorcio nasconda qualcosa e abbia qualcosa da raccontare. [...] Non si tratta di semplici luoghi, ma qualcosa che rinvia ad altro, ad una condizione in cui il Mediterraneo per memorie antiche diviene origine di altro da sé sino alla nostra modernità. Il turismo si giova di questo, anche se il territorio appare distratto, non preoccupato di conservare tali valori. Forse in questo caso proprio questo diviene un valore, non curarsi di valere e lasciare che il tempo segni una nuova dimensione della qualità».

Figura 2.37 Paesaggi rurali del Pachinese. Foto delle autrici.

Nicola Giuliano Leone, *ITATOUR, Visioni territoriali e nuove mobilità*, Franco Angeli, 2012 Milano, pp. 241-242.

47 Ignazio Caloggero, *Le città tardo barocche del Val di Noto (Sicilia sud orientale)*, consultabile in: <https://win.lasiciliainrete.it/VALDINOTO/scheda> (consultato il 22/12/2025).

48 Pantalica, consultabile in: [https://www.treccani.it/enciclopedia/pantalica_\(Enciclopedia-dell'-Arte-Antica\)](https://www.treccani.it/enciclopedia/pantalica_(Enciclopedia-dell'-Arte-Antica)) (consultato il 22/12/2025).

49 Regione Siciliana, *Parco archeologico della Neapolis*, consultabile in: <https://pti.regione.sicilia.it> (consultato il 22/12/2025).

Turismo e cultura

Il Val di Noto si distingue per l’eccezionale patrimonio storico e artistico, che costituisce il fulcro del turismo culturale. La Sicilia è tra le Regioni d’Italia con il maggior numero di siti riconosciuti nel patrimonio UNESCO. Dei sette che ne possiede, due sono situati entro un raggio di 50 chilometri dal tracciato ferroviario Noto-Pachino: uno, denominato *Le città tardo barocche del Val di Noto*, riconosciuto nel 2002; l’altro, inserito nella lista *World Heritage List* nel 2005, denominato *Siracusa e le necropoli rupestri di Pantalica*.

Le Città tardo barocche del Val di Noto comprende Caltagirone, Militello in Val di Catania, Catania, Modica, Noto, Palazzolo Acreide, Ragusa e Scicli, centri storici e ambienti urbani che riflettono la grande opera di ricostruzione post-sismica compiuta nei decenni successivi al catastrofico terremoto del 1693, che devastò città in tutta la Sicilia sud-orientale. La loro iscrizione, sostenuta da ben quattro criteri UNESCO su sei⁴⁷, testimonia l’importanza culturale e storica di questo patrimonio. La città di Noto è il punto di riferimento principale: con il suo centro storico barocco, custodisce capolavori come la Cattedrale di San Nicolò, Palazzo Ducezio e le numerose chiese e palazzi nobiliari che testimoniano la ricostruzione settecentesca.

Il sito *Siracusa e le necropoli rupestri di Pantalica* comprende il centro storico di Siracusa con l’isola di Ortigia, l’area archeologica della Neapolis e la vicina Necropoli rupestre di Pantalica. L’iscrizione celebra la straordinaria stratificazione culturale e artistica di questi luoghi, testimonianza unica del Mediterraneo, dalle civiltà greche al periodo barocco. La Riserva Naturale Orientata “Pantalica, Valle dell’Anapo e Torrente Cava Grande”, comprende oltre 5.000 tombe a grotticella scavate nella roccia, risalenti a periodi diversi che vanno dal XI secolo a.C. al V secolo d.C.⁴⁸. Il Parco Archeologico della Neapolis si estende invece a Nord-Ovest della città di Siracusa: tra i monumenti principali si annoverano l’Anfiteatro Romano, le latomie (tra cui la celebre “Orecchio di Dionisio”) e, soprattutto, il Teatro Greco di Siracusa⁴⁹.

LEGENDA

- Museo
- +

 archeologico
- +

 casa museo
- +

 arte contemporanea
- +

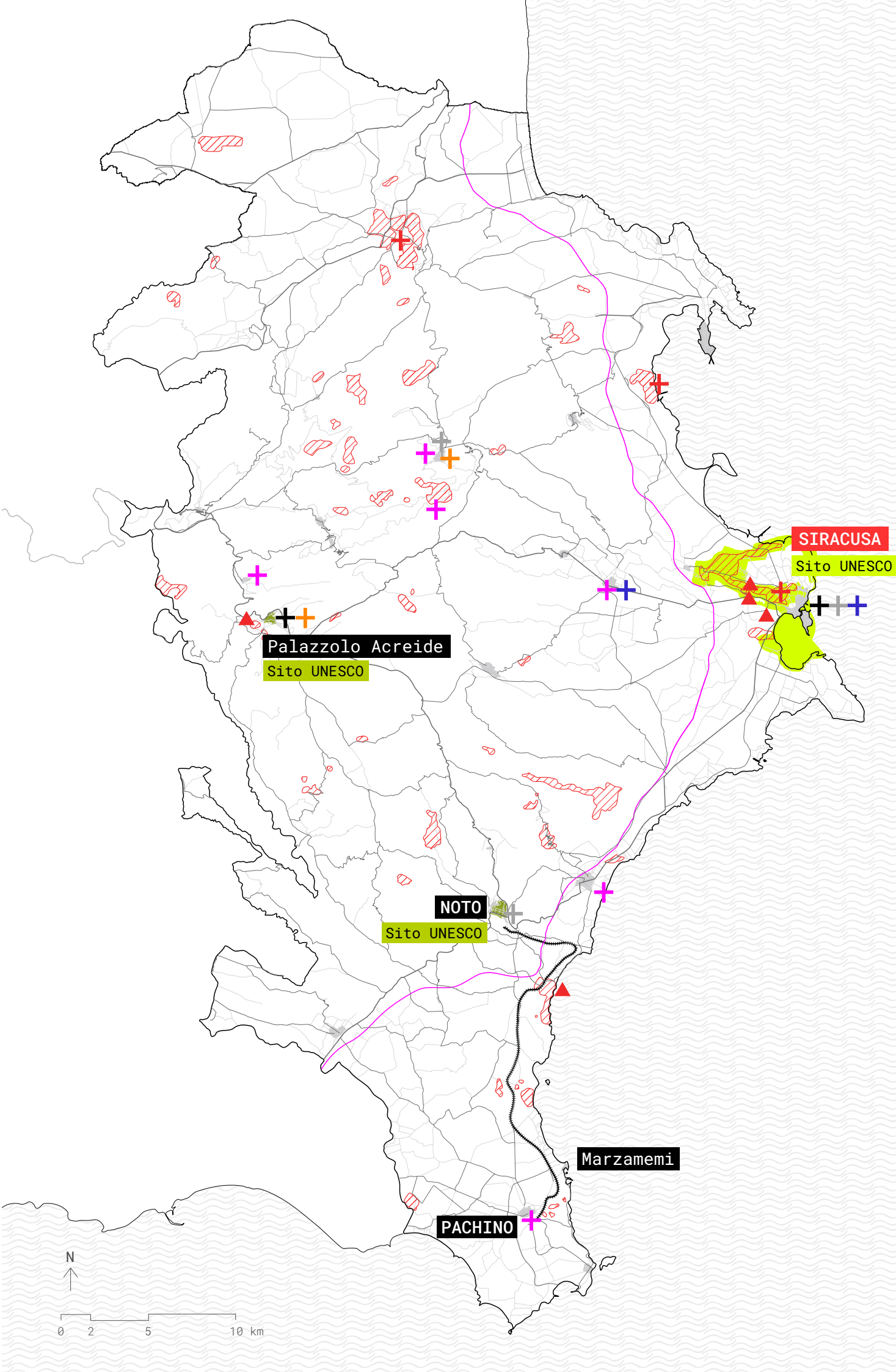
 etnoantropologico
- +

 interdisciplinare
- +

 specialistico
- Centri storici
- Vincoli archeologici
- Linea ferroviaria Noto-Pachino
- Autostrada A18 Siracusa-Gela
- Strade Statali (rete primaria)
- Strade Provinciali (rete secondaria)

- Siti UNESCO
- Sito *Le Città tardo barocche del Val di Noto*
- Sito *Siracusa e le necropoli rupestri di Pantalica*

Figura 2.38
Musei e siti di interesse culturale nella
Provincia di Siracusa. Rielaborazione
delle autrici. Fonte: Osservatorio
Turistico Regione Siciliana



50 Lucio Argano, "I nuovi spazi culturali nei processi di rigenerazione urbana", in Cantina Sperimentale Iblea (a cura di), *I luoghi che abiteremo: rigenerazione urbana per l'innovazione culturale*, LetteraVentidue, Siracusa 2024, p. 36.

Reti culturali locali presenti sul territorio

«Negli ultimi anni diversi processi di rigenerazione e riuso di siti e spazi dismessi nelle aree urbane grandi e piccole hanno riguardato la nascita di nuovi centri culturali, talvolta focalizzarti su attività artistiche specifiche (spazi performativi o espositivi), molto più spesso configurandosi come luoghi culturali ibridi (nelle funzioni, nell'uso dello spazio, nella *governance*, nel modello di funzionamento, nel reperimento delle risorse), che uniscono funzioni sociali e di aggregazione per la comunità alla produzione culturale e creativa»⁵⁰.

Tali considerazioni emergono dal volume *I luoghi che abiteremo: rigenerazione urbana per l'innovazione culturale* a cura di Cantina Sperimentale Iblea. Quest'ultima è una delle associazioni culturali attive sul territorio del Val di Noto e, con le proprie iniziative e attività, rappresenta un caso esemplare, dimostrando come simili realtà locali possano rappresentare risorse e potenzialità per il territorio. Tale modo di intendere i centri culturali permette di conciliare gli interessi e le necessità della comunità locale con elementi di attrattività per visitatori stagionali, creando un'offerta concreta di servizi in ambito culturale, ambientale e sportivo per residenti e turisti.

Il disegno a destra (Figura 2.25) presenta una mappatura di realtà locali, quali associazioni culturali con vocazione letteraria, musicale, sportiva o produttiva. Visualizzarne la distribuzione sul territorio permette di delineare il quadro competitivo e di comprendere in che misura tali spazi possano soddisfare le esigenze degli utenti (analisi della domanda), nonché analizzarne i possibili bacini di utenza anche in relazione alla presenza di punti di interesse paesaggistico e culturale presenti nelle aree in questione.

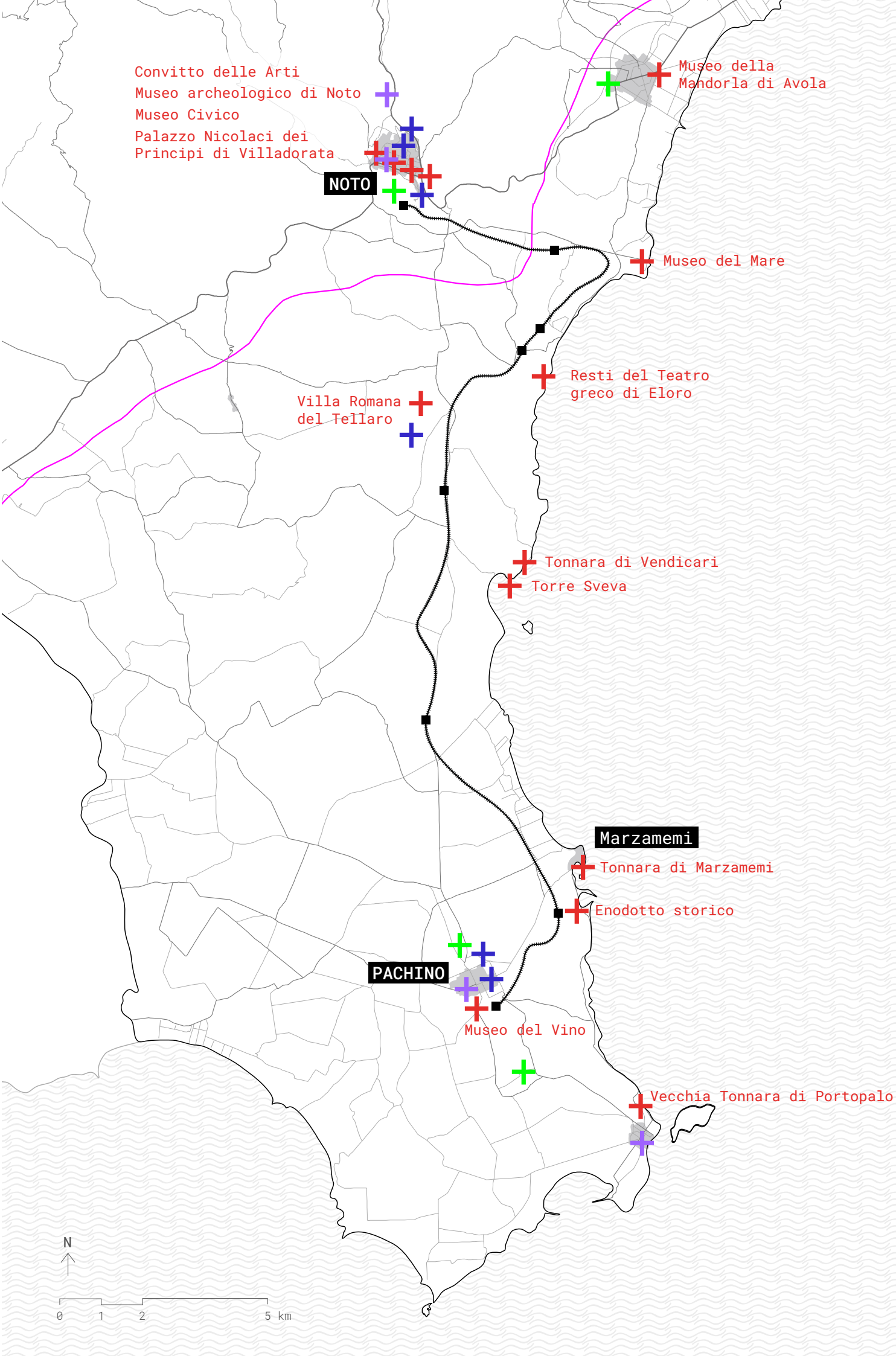
LEGENDA

Usi e servizi culturali e sociali

- + musei e punti di interesse storico-culturale
- + cinema e teatri
- + centri culturali, sociali e cooperative sociali
- + impianti e strutture sportive

- Centri storici
- Linea ferroviaria Noto-Pachino
- Autostrada A18 Siracusa-Gela
- Strade Statali (rete primaria)
- Strade Provinciali (rete secondaria)

Figura 2.39 Usi e servizi culturali e sociali nella Provincia di Siracusa. Rielaborazione delle autrici. Fonte: Google Maps.



51 Riserva di Vendicari, consultabile in: <https://www.riserva-vendicari.it/> (consultato il 22/12/2025).

52 Giuliana Calvo, Monica Demarco, "A truvatura": la ricchezza nascosta della strada ferrata tra Noto e Pachino, tesi di Laurea, Politecnico di Torino, 2017, pp. 182-184.

Turismo naturalistico e archeologico

Per quanto riguarda i siti di interesse naturalistico ed archeologico, nell'area della Provincia di Siracusa si estendono riserve naturali e siti di interesse comunitario. All'interno di tali aree naturali, sottoposte a vincoli di tutela, ci collocano emergenze archeologiche di diverso carattere ed estensione; per questo motivo, nelle analisi che seguono, la presenza di siti archeologici sarà segnalata contestualmente a quella di aree naturali.

Il tratto centrale del tracciato ferroviario attraversa il sito naturalistico più rilevante e noto dell'area, la Riserva Naturale Orientata Oasi Faunistica di Vendicari. L'area comprende 1512 ettari di territorio incontaminato, all'interno del quale sono presenti anche monumenti e resti archeologici risalenti a diverse epoche. All'età ellenistica risalgono alcune latomie situate a Sud di Eloro, all'età bizantina invece un complesso denominato Cittadella dei Maccari che consta di una Trigona bizantina e di alcune catacombe. Altre costruzioni presenti nella riserva sono la Torre Sveva, anticamente utilizzata come punto di vedetta, e la Tonnara di Vendicari, risalente al Settecento⁵¹.

Nei pressi della riserva sono diffuse inoltre alcune aree archeologiche: la già citata Eloro, un tempo ricca città greca, oggi è un sito archeologico situato su un promontorio che ospita un teatro greco. Il sito archeologico di Villa del Tellaro comprende i resti di una ricca residenza di tarda età imperiale romana dai pregevoli mosaici pavimentali.

Numerose altre aree naturali di elevato valore ambientale e culturale si distribuiscono a Ovest della linea ferroviaria storica, nei territori provinciali di Ragusa e Siracusa. Tra queste si annoverano la vallata fluviale della Cava d'Ispica, la Valle del Tellesimo, e altri siti come la Riserva Naturale Orientata di Pantalica e quella di Cavagrande del Cassibile. Questi luoghi, caratterizzati da conformazioni morfologiche di tipo canyonico, ospitano cascate, fiumi e testimonianze archeologiche di epoca araba, bizantina, greca e romana⁵².

LEGENDA

- Area di interesse paesaggistico ambientale riconosciuta da Natura 2000 (SIC, ZSC e ZPS)
- Siti Importanza Comunitari (SIC)

Zone Protezione Speciale (ZPS)
- Centri storici

Aree archeologiche

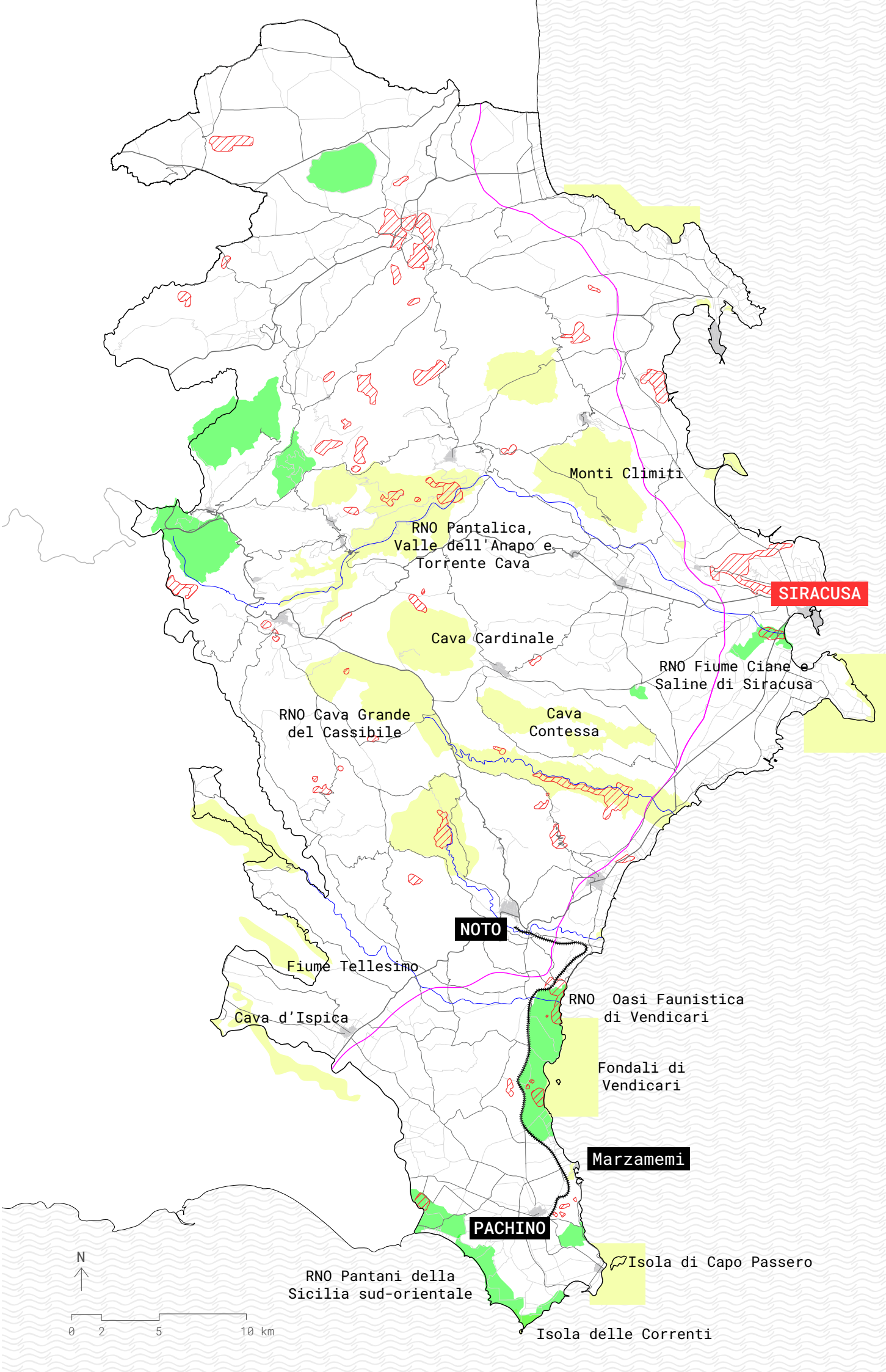
Linea ferroviaria Noto-Pachino

Autostrada A18 Siracusa-Gela

Strade Statali (rete primaria)

Strade Provinciali (rete secondaria)

Figura 2.40
Siti di interesse naturalistico e archeologico nella Provincia di Siracusa. Rielaborazione delle autrici.
Fonte: Piano Paesaggistico della Regione Siciliana



53 Sebastiano Mazzarra, *Noto senza barocco. Una greenway sull'Asinaro per valorizzare e riqualificare il Territorio*, cit., pp. 20-27.

Accanto a questo itinerario naturalistico, l'area è rinomata anche per il turismo balneare: lungo la costa netina si trovano le spiagge di Calamosche, Marianelli e San Lorenzo, mentre attorno al Comune di Pachino, lungo la costa ionica, si trovano le spiagge della Spinazza e Lido Marinella. Lungo la costa orientale e quella occidentale-meridionale si trovano i Pantani della Sicilia sud-orientale. Tali siti, come le aree di Portopalo di Capo Passero, sono stati censiti come Siti di Importanza Comunitaria e Zone di Protezione Speciale, e dal 2011 fanno parte dell'omonima Riserva Naturale Orientata⁵³.

Nei pressi si trovano il borgo marinaro di Marzamemi. Quest'ultimo, negli ultimi anni, è stato interessato da un notevole incremento del flusso turistico, che ne ha consolidato l'immagine come destinazione attrattiva per la sua bellezza paesaggistica e per la vivace scena culturale e ricreativa.

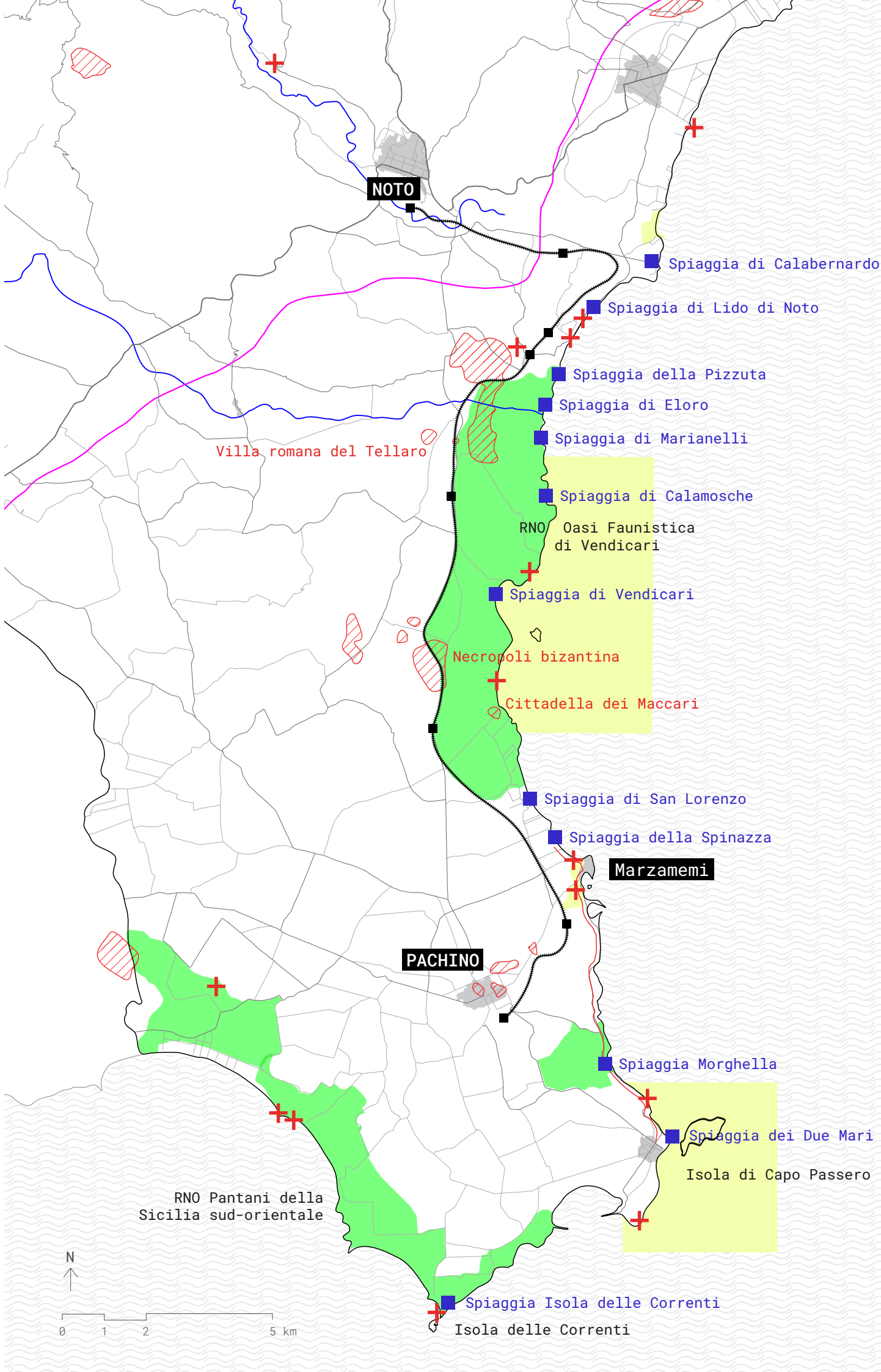
LEGENDA

Area di interesse paesaggistico ambientale riconosciuta da Natura 2000 (SIC, ZSC e ZPS)

- Siti Importanza Comunitari (SIC)
- Zone Protezione Speciale (ZPS)
- Località balneari
- Passeggiate e punti panoramici

- Centri storici
- Aree archeologiche
- Piste ciclabili
- Linea ferroviaria Noto-Pachino
- Autostrada A18 Siracusa-Gela
- Strade Statali (rete primaria)
- Strade Provinciali (rete secondaria)

Figura 2.41
Siti di interesse naturalistico e archeologico lungo la linea ferroviaria Noto-Pachino. Rielaborazione delle autrici. Fonte: Piano Paesaggistico della Regione Siciliana



54 Elisa Rabino, *Cantine sociali e turismo enogastronomico: proposta di rifunzionalizzazione della ex-Cantina sociale di Montaldo Scarampi, Asti*, tesi di Laurea, Politecnico di Torino, 2015.

55 Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano, 2024*, consultabile in: <https://aisberg.unibg.it/retrieve/85f2f34f-e033-4791-9efc-17caf27cfd60/Rapporto%202024.pdf> (consultato il 24/12/2025).

56 *Prodotti Siciliani di Qualità, 2023*, consultabile in: https://www.irvos.it/wp-content/uploads/2021/02/PRODOTTI_TIPICI_SICILIANI_2023.pdf (consultato il 24/12/2025).

Turismo enogastronomico

Un fenomeno rilevante da analizzare, accanto alle altre forme di turismo, è la significativa espansione del turismo enogastronomico, sia a livello nazionale che regionale. Il Val di Noto infatti, non si distingue solo per le sue bellezze naturali e il patrimonio culturale, ma anche per un’offerta enogastronomica di grande rilievo, che rappresenta un elemento fondamentale del turismo esperienziale nel territorio. Le produzioni locali testimoniano la ricchezza della tradizione agricola e culinaria della Sicilia sud-orientale, fortemente legata alle caratteristiche del territorio, al clima e alla storia locale.

Nel contesto italiano, il fenomeno del turismo enogastronomico si diffonde a partire dagli anni novanta, per lo più come reazione alla nascita dei *fast food* americano. L’associazione *Slow Food* ha come obiettivo, infatti, quello di proporre una fruizione dei prodotti lenta, in opposizione al modello americano, conferendo importanza alla conoscenza e al piacere del cibo e dei cicli produttivi della natura. È solo nel 1993, però, che, per merito dell’iniziativa “Cantine Aperte” avviata dal Movimento del Turismo, l’enoturismo inizia ad assumere rilevanza; risale invece al 1999 la legge italiana che disciplina le Strade del Vino. Il turismo enogastronomico in Italia, dunque, si configura come un fenomeno di reazione alla globalizzazione, basato sulla riscoperta del rapporto col cibo e i prodotti locali e il riconoscimento, tramite essi, di un’identità culturale territoriale⁵⁴.

Il turismo enogastronomico rappresenta inoltre un settore strategico per l’economia nazionale, con un forte potenziale di crescita e un ruolo rilevante nell’occupazione e nella distribuzione del reddito. Secondo il Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano 2024, questo segmento ha registrato un impatto economico e sociale considerevole, generando oltre 40 miliardi di euro per l’economia italiana nel 2023. Nel 2024, si è registrato un incremento nel numero di viaggiatori che scelgono la destinazione in funzione dell’offerta enogastronomica del 49% rispetto al 2016, e del 12% rispetto al solo 2023⁵⁵.

Attualmente, la Sicilia conta 67 prodotti certificati a livello europeo, suddivisi tra 36 prodotti agroalimentari (di cui 20 DOP e 16 IGP) e 31 vini (23 DOC, 1 DOCG e 7 IGT). Ciò la colloca al quarto posto tra le Regioni italiane per numero di prodotti agroalimentari certificati, al terzo posto per numero di aziende vitivinicole e frantoi, e al decimo posto per impatto economico complessivo del comparto DOP e IGP⁵⁶. Nel raggio di 50 chilometri attorno ai Comuni di Noto e Pachino vi è una distribuzione delle produzioni certificate che comprende territori appartenenti alla Provincia di Siracusa e Ragusa. Tra le coltivazioni prevalenti ve ne sono diverse ad elevato valore aggiunto, come l’orticoltura in serra e gli agrumi. Tra i prodotti ortofrutticoli con certificazioni di qualità e origine ci sono l’Arancia Rossa di Sicilia IGP, il Pomodoro di Pachino IGP, il Limone di Siracusa IGP, la Carota Novella di Ispica IGP e l’Olio extravergine dei Monti Iblei DOP. Per quanto riguarda il

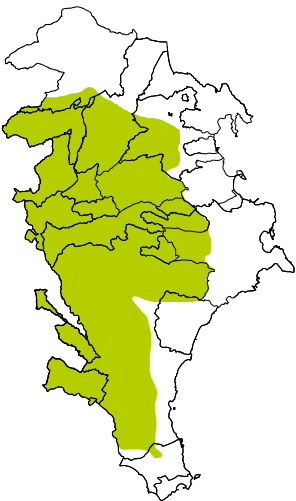
settore enologico, si distinguono tre prodotti DOC: Eoro, Noto e Siracusa, che comprendono diverse tipologie di vini, tra cui i Moscatti di Noto e Siracusa e il Noto Nero d’Avola. Nel territorio siracusano è inoltre presente un Presidio *Slow Food*, il riconoscimento non ufficiale conferito dalla fondazione omonima, attribuito alla Mandorle di Noto⁵⁸. Tra i prodotti alimentari tipici di Marzamemi il tonno rosso e il pesce azzurro costituiscono elementi centrali della tradizione gastronomica e culturale locale, anche per le pratiche di pesca e lavorazione artigianale tramandate nel tempo. La varietà e la ricchezza delle produzioni agricole certificate costituiscono una base significativa per sviluppare strategie di integrazione tra turismo e settore agroalimentare, oltre che a rappresentare un ambito occupazionale di rilievo.

58 Nicola Giuliano Leone, *ITATOUR, Visioni territoriali e nuove mobilità*, cit., pp. 274-275.

Figura 2.42 Produzioni agricole di denominazione tipica o protetta nella Provincia di Siracusa. Fonte: Nicola Giuliano Leone, *ITATOUR, Visioni territoriali e nuove mobilità*, cit.



Arancia rossa di Sicilia



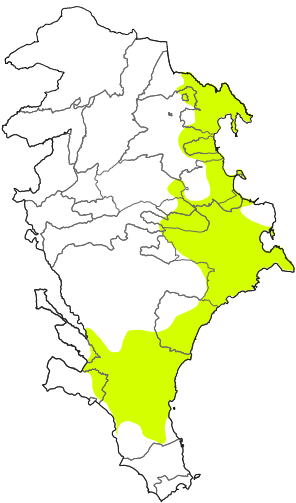
DOP Olio extravergine di oliva Val d’Anapo, Frigintini, Trigona Pancali, Monte Lauro, Valle del Tellaro



DOC Moscato di Noto e Siracusa



Pomodoro di Pachino



Limone di Siracusa



DOC “Eoro”

57 Da intervista delle autrici a Walter Guerrasi, Presidente dell'Associazione Vivi Vinum Pachino, luglio 2025.

58 Comune di Pachino, consultabile in: <https://www.comune.pachino.sr.it/> (consultato il 29/12/2025).

59 Stefania De Medici, Carla Senia, *Valorizzazione degli edifici dimenticati. Lo stabilimento enologico Rudini di Pachino*, cit., pp. 29-30.

60 Ferrovie Noto-Pachino, consultabile in: https://www.ferrovieabbandonate.it/linea_dismessa.php?id=40 (consultato il 29/12/2025).

Figura 2.43
Distribuzione delle strutture ricettive lungo la linea ferroviaria Noto-Pachino. Rielaborazione delle autrici. Fonte: Google Maps.

Le produzioni del territorio e la centralità di Pachino

Uno degli ambiti con maggiore potenzialità è quello della produzione vitivinicola. In particolare, la zona del Comune di Pachino è caratterizzata dalla presenza di numerosi vitigni coltivati secondo il tradizionale sistema ad alberello (Alberello Pachinese), da cui si produce il rinomato Nero d’Avola, conosciuto anche come Nero Pachino o Nero Calabrese. L’area rurale è distinta in numerose Contrade – Buonivini, San Lorenzo, Maccari, Bufalefi, Barracchino, Luperello, Baroni, Vendicari, Burgio – che rappresentano veri e propri “luoghi del vino”. In ciascuna contrada sorgono cantine che gestiscono l’intero ciclo produttivo, dalla vendemmia alla vinificazione e alla commercializzazione, offrendo al contempo attività di degustazione ed esperienze agrituristiche. Qui, fattori ambientali come la posizione geografica, le caratteristiche del terreno, l’esposizione solare, l’influenza dei venti salmastri di levante e ponente, la prossimità al mare Mediterraneo e Ionio e la presenza dei pantani limitrofi determinano un mosaico di microclimi che si riflette nella diversificazione delle uve e, conseguentemente, delle tipologie di vino prodotte⁵⁷.

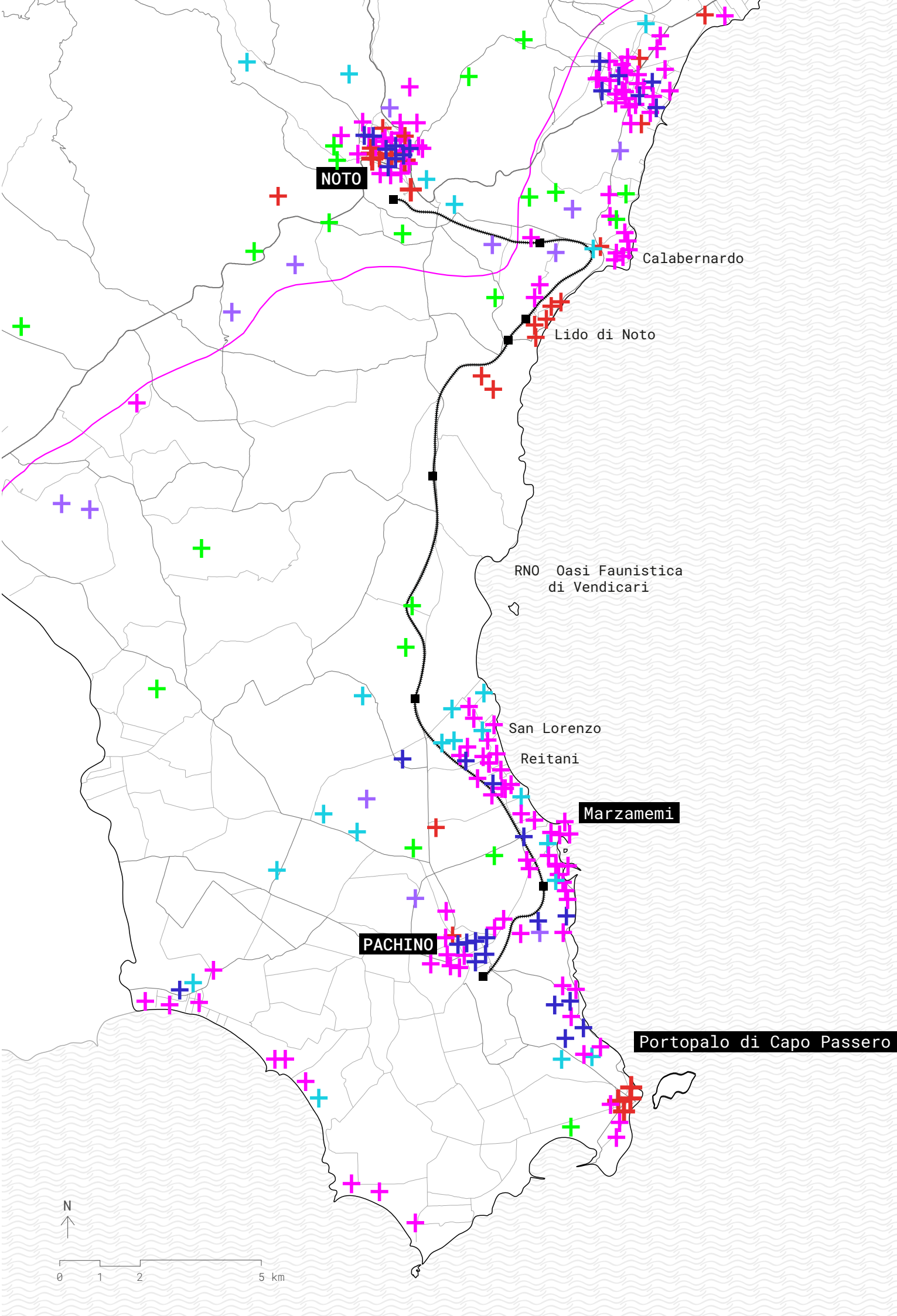
L’importanza storica di Pachino nella viticoltura risale al XIX secolo, quando i mosti e i vini locali venivano esportati nel Nord Italia e della Francia come vini da taglio. Proprio per sostenere tale vocazione commerciale, Antonio Starabba, marchese di Rudinì, promosse la costruzione del Palmento di Rudinì a Marzamemi, «il primo a livello industriale della Sicilia»⁵⁸. Il Palmento sorge in contrada Lettieria, area con insediamenti di archeologia industriale, testimonianze del ricco mercato del vino di Pachino. A circa trecento metri dal Palmento di Rudinì si colloca la stazione ferroviaria di Marzamemi, importante nodo strategico per esportazione del vino: inizialmente il trasporto avveniva via mare, tramite navi-cisterna, ma dal 1935 si spostò su ferro. Due vinodotti collegavano lo stabilimento enologico Rudinì e le aziende vinicole di contrada Lettieria con le navi-cisterna: dal Porto Fossa di Marzamemi, i vini pachinesi venivano spediti verso il Nord Italia e Francia. A partire dagli anni trenta, il trasporto del vino trovò un nuovo impulso grazie alla ferrovia Noto-Pachino. La stazione di Pachino, costruita nel 1936 e nota come “Stazione del Vino”, divenne un nodo fondamentale per il commercio dei mosti e dei vini destinati a Toscana, Piemonte, Liguria e Francia. Da essa lunghi convogli di carri cisterna trainati da locomotive a vapore resero possibili le esportazioni fino alla fine degli anni sessanta⁵⁹. La stazione di Marzamemi, grazie alla sua vicinanza al Palmento, ebbe dunque un ruolo strategico in questo sistema. A partire da quel periodo, la linea ferroviaria Noto-Pachino venne denominata “Ferrovia del Vino”, a testimonianza della sua funzione cruciale nello sviluppo e nella diffusione del commercio vitivinicolo locale, fino alla sua dismissione definitiva nel 1986⁶⁰.

LEGENDA

Strutture ricettive

- hotel
- b&b
- resort
- appartamenti e case vacanze
- residence
- agriturismo

- Centri storici
- Linea ferroviaria Noto-Pachino
- Autostrada A18 Siracusa-Gela
- Strade Statali (rete primaria)
- Strade Provinciali (rete secondaria)



61 Stefania De Medici, Carla Senia, *Valorizzazione degli edifici dimenticati. Lo stabilimento enologico Rudini di Pachino*, cit., p. 29.

62 Da intervista delle autrici a Walter Guerrasi, Presidente dell'Associazione Vivi Vinum Pachino, luglio 2025.

Potenzialità e nuovi progetti a Pachino

Alla luce di tale ricchezza produttiva, il turismo enogastronomico si configura come una concreta opportunità per la valorizzazione del territorio sud-orientale siciliano. La ferroviaria Noto-Pachino rappresenta in tal senso una risorsa emblematica, poiché fornisce un collegamento tra aree agricole e produttive interne, la fascia costiera e i poli culturali.

Proprio per la natura diffusa delle produzioni agricole, l'ipotesi di percorsi enogastronomici appare oggi una delle modalità più efficaci per integrare la linea ferroviaria turistica, attraverso un sistema capillare di punti di interscambio tra differenti forme di mobilità, che consentirebbe di esplorare, ad esempio, le numerose contrade del territorio pachinese. In questa direzione si collocano alcune iniziative *bottom-up* promosse da associazioni locali. Il complesso dello stabilimento Rudini, inserito nell'elenco dei fabbricati storici presenti sul territorio comunale e attualmente noto come *Ecomuseo del Mediterraneo*⁶¹, verrà ulteriormente valorizzato attraverso la creazione del *Museo del Vino*, grazie all'impegno congiunto del Comune di Pachino, dell'Associazione Vivi Vinum Pachino e della Cooperativa di Comunità Le Terre di Ebe.

La stessa associazione Vivi Vinum Pachino, dialogando con l'amministrazione locale e con la Fondazione FS, ha inoltre avanzato la proposta del Cammino del Nero d'Avola: «il progetto prevede il ripristino della linea Noto-Pachino, – afferma il presidente dell'associazione Vivi Vinum Pachino – insieme all'attivazione di percorsi presso aziende vitivinicole, e la creazione di poli multifunzionali dedicati a forme di turismo esperienziale, quali attività artistiche e didattiche, degustazioni, e attività di benessere nei vigneti. In questo modo, il progetto intende destagionalizzare l'offerta turistica e valorizzare il legame tra paesaggio, produzione e cultura, restituendo centralità a un territorio di straordinaria ricchezza identitaria»⁶².

LEGENDA

- Cantine e azienda vinicole

Aziende agricole

Fattorie didattiche

Vigneti

Colture orticole

Aree naturali e pantani in prossimità delle colture
- Centri storici

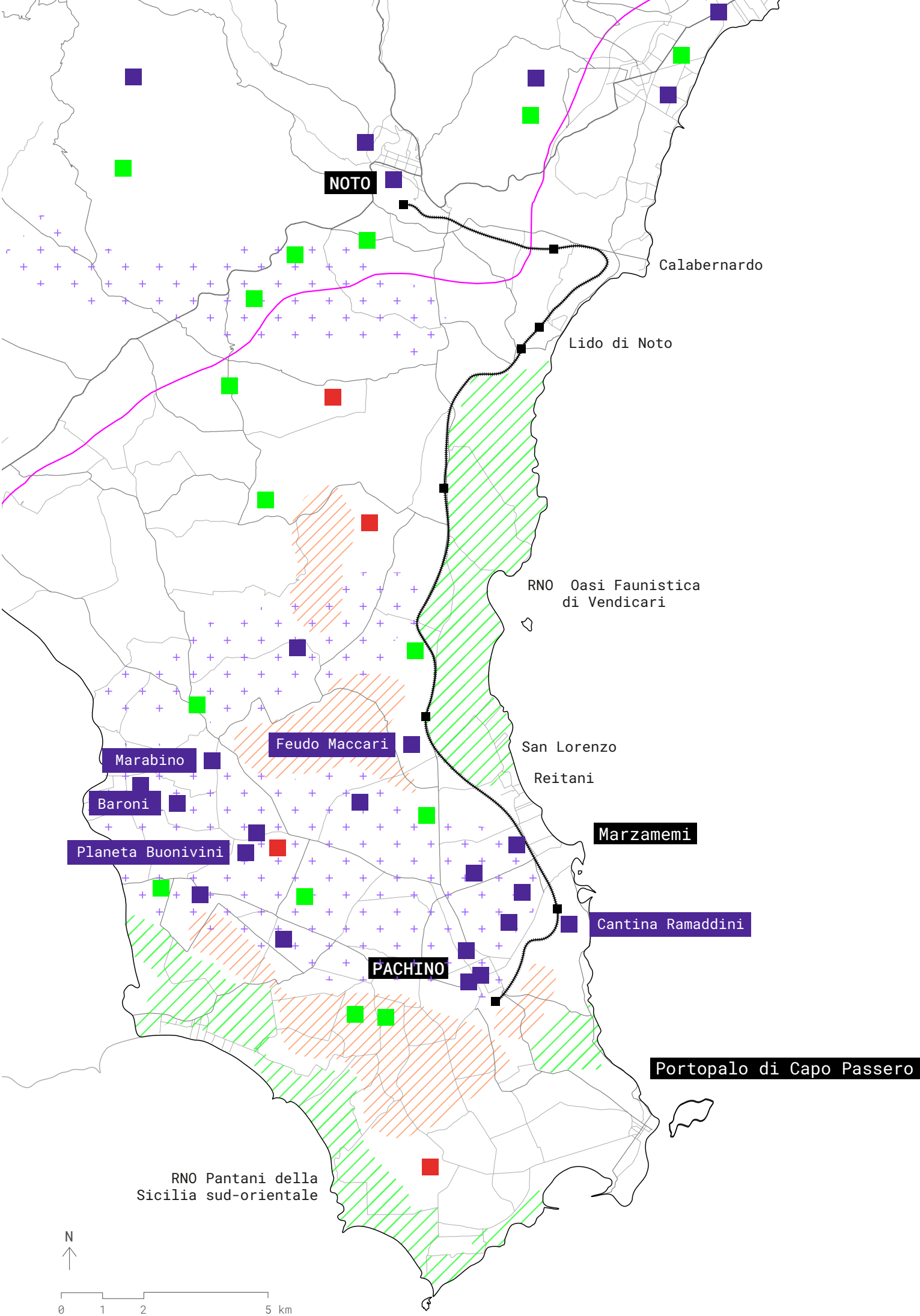
Linea ferroviaria Noto-Pachino

Autostrada A18 Siracusa-Gela

Strade Statali (rete primaria)

Strade Provinciali (rete secondaria)

Figura 2.44
Distribuzione delle attività agricole e vitivinicole lungo la linea ferroviaria Noto-Pachino.
Rielaborazione delle autrici. Fonte: Google Maps.



_FOCUS

CRITICITÀ E RISCHI DEL TURISMO CULTURALE:
heritage industry, touristification e overtourism

63 *Turismo culturale*, 2015, consultabile in: <https://academy.formazioneturismo.com/glossario-del-turismo/turismo-culturale/> (consultato il 30/12/2025)

64 Eliana Mes-sineo, *Le nuove frontiere del turismo culturale. Processi ed esperienze creative in un itinerario culturale. Il caso della Rotta dei Fenici*, tesi di dottorato, Università degli Studi di Palermo, 2011, pp. 16-18.

65 Ivi, p. 18.

66 Marc Augé, *Nonluoghi. Introduzione a un'antropologia della surmodernità*, Elèuthera, 1992, Milano.

La presenza, lungo il tracciato ferroviario Noto-Pachino, di siti riconosciuti dall'UNESCO e di riserve naturali di rilevanza ambientale non rappresenta soltanto un patrimonio da tutelare, ma costituisce anche un importante polo di attrazione per flussi turistici eterogenei. Questi luoghi, emblematici per il loro valore storico, culturale e paesaggistico, si configurano come elementi chiave nella definizione dell'identità territoriale e nel disegno delle politiche di valorizzazione e sviluppo locale.

Appare utile approfondire il concetto di turismo culturale e le dinamiche ad esso legate, al fine di analizzare la tipologia di fruizione turistica che può caratterizzare territori come quello del Val di Noto.

La *World Tourism Organization* (WTO) definisce il turismo culturale come «movimenti di persone essenzialmente per motivazioni culturali quali viaggi di studio, tour culturali e artistici, viaggi per festival e altri eventi culturali, visite a siti archeologici e monumenti»⁶³.

Negli ultimi decenni, però, l'impatto della globalizzazione, fattori come la diffusione capillare delle tecnologie digitali, e la democratizzazione della cultura, l'aumento dell'interesse verso culture geograficamente o simbolicamente distanti, l'allargamento del concetto di patrimonio hanno ampliato e ridefinito i confini del turismo culturale⁶⁴.

«[...] la globalizzazione e la massificazione del turismo culturale, denunciano una verità a lungo nascosta e mascherata da un falso mito: ritenere che il turismo culturale fosse esente dalle negatività e dagli impatti che il turismo di massa genera su territorio e popolazione»⁶⁵.

In questo quadro, fenomeni come la *glocalizzazione* della domanda e dell'offerta, che ha determinato processi di spettacolarizzazione del patrimonio come la *disneyfication*, mostrano le contraddizioni di un settore in continua espansione. Tali dinamiche possono essere lette alla luce della riflessione di Marc Augé sulla surmodernità e sui “non-luoghi”, in cui lo spazio turistico tende a perdere i suoi caratteri identitari e relazionali, trasformandosi in un prodotto da consumare⁶⁶. A ciò si aggiunge l'impatto

delle tecnologie digitali e dei *social media*, che amplificano questi processi attraverso nuove modalità di promozione, narrazione e fruizione del viaggio culturale⁶⁷.

Con l'affermazione del concetto di *heritage*, l'attenzione si sposta dall'oggetto culturale in sé all'esperienza che esso è in grado di attivare, alle pratiche, memorie, saperi diffusi e alle culture locali. Il cosiddetto *heritage tourism*, ancora oggetto di dibattito, si configura come una forma di viaggio «che comporta la visita a siti d'importanza storica, incluse aree edificate e urbane, antichi monumenti ed edifici, paesaggi rurali e agricoli, località in cui si sono svolti eventi storici e luoghi di interesse per la presenza e la diffusione di significative culture»⁶⁸.

In questo contesto si afferma una vera e propria *heritage industry*, fondata sull'incontro tra offerta e domanda, in cui il patrimonio viene prodotto e riprodotto per rispondere alle aspettative di un pubblico globale. La professoressa Maria Gravari-Barbas ha evidenziato un aspetto ancora poco indagato di questo processo: non soltanto il patrimonio attira turismo, ma il turismo stesso partecipa attivamente alla produzione del patrimonio. In molti casi, la ricerca di riconoscimenti ufficiali, come l'inserimento nella *World Heritage List* UNESCO, risponde anche a logiche di competitività territoriale e *branding*, che mirano a rendere le destinazioni più attrattive sul mercato globale. Come osserva Gravari-Barbas, il riconoscimento patrimoniale tende oggi ad adattarsi alle dinamiche della globalizzazione piuttosto che a contrastarle. L'espansione del patrimonio risponde alla crescita del turismo, che guida e orienta la selezione di ciò che viene riconosciuto come meritevole di tutela e valorizzazione. Questo fenomeno, descritto come *heritage globalization*, si traduce in una moltiplicazione degli oggetti riconosciuti come patrimonio (anche recenti o immateriali) e nell'adozione di etichette globali che ne legittimano il valore simbolico ed economico⁶⁹.

«Research identifies heritage as one of the main tourism drivers: the existence of a rich heritage is considered, sometimes even over-deterministically, as one of the main factors of tourism development. The inverse relationship (i.e. tourism as a heritage driver) has been much less explored»⁷⁰.

67 Eliana Mes-sineo, *Le nuove frontiere del turismo culturale*, cit., p. 17.

68 Dallen J. Timothy, Stephen W. Boyd, *Heritage Tourism in the 21st Century: Valued Traditions and New perspectives*, in "Journal of Heritage Tourism", n. 1, 2006, p. 2.

69 Maria Gravari-Barbas, *Tourism as a heritage producing machine*, in "Tourism Management Perspectives", n. 25, 2018, p. 173.

70 *Ibidem*.

71 David Harvey, *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, 2015, Milano, p. 348.

72 Fabio Mura, *Turistificazione e patrimonio nelle Cinque Terre. Un progetto per un territorio produttivo*, tesi di laurea magistrale, Politecnico di Torino, 2024, p. 74.

Ne *La crisi della modernità*, David Harvey fa riferimento al sistematico processo di *branding* di beni culturali che vengono proposti come esclusivi, giustificando così strategie di valorizzazione a fini commerciali. Inoltre, le trasformazioni portate dai processi di “compressione spazio-temporale”, legati all’evoluzione dei trasporti e delle tecnologie, si intrecciano con un più ampio mutamento culturale riconducibile alla condizione postmoderna. In definitiva, la ridefinizione del turismo culturale contemporaneo, alla luce della globalizzazione e delle sue contraddizioni, richiede una riflessione critica sul rapporto tra cultura, mercato e territorio⁷¹.

L’*heritage* si configura come uno strumento potente ma ambivalente, capace tanto di valorizzare quanto di standardizzare, tanto di generare inclusione quanto di escludere. Comprenderne le dinamiche è essenziale per orientare la progettazione di politiche culturali e turistiche più consapevoli, sostenibili e inclusive. La concezione di un patrimonio che diventa industria per produrre ricchezza porta con sé un’altra serie di riflessioni legate ai limiti e rischi del turismo di massa. Entrano in gioco, in questi casi, termini come *touristification* e *overtourism*. Sebbene i due termini possano apparire simili, essi esprimono prospettive analitiche differenti. Il termine *touristification* definisce i processi attraverso cui un fenomeno specifico, in questo caso il turismo, modifica radicalmente la funzione originaria di un territorio. La *touristification* si traduce spesso in una crescente mono-funzionalità dei luoghi, a vantaggio di determinati attori economici e a scapito della popolazione locale⁷². *Overtourism*, invece, indica l’eccesso di turismo in una determinata area e le conseguenze negative che ne derivano per residenti e visitatori. Tuttavia, nonostante i danni arrecati al territorio e alla vivibilità urbana, i benefici economici legati all’alta affluenza di turisti possono disincentivare i principali attori economici a ridurre i flussi. In questi casi, la gestione dei problemi causati



Figura 2.45 Turisti affollano il Sito UNESCO dell’Acropoli di Atene. Fonte: <https://greekreporter.com/2023/04/19/overtourism-greece-vacation-dates/>

dall’*overtourism* richiede l’intervento delle istituzioni, attraverso politiche pubbliche capaci di bilanciare le esigenze economiche con la salvaguardia dei luoghi⁷³.

Nel contesto del Val di Noto e della Provincia di Siracusa, alcune aree registrano, in particolare durante l’alta stagione, fenomeni riconducibili all’*overtourism*, sebbene in forme meno marcate rispetto a quelle riscontrabili in altri poli turistico-culturali italiani, quali Roma o Firenze, o in celebri destinazioni costiere come le Cinque Terre e la Costiera Amalfitana. Le città barocche patrimonio UNESCO e i paesaggi naturali di pregio attirano ogni anno un numero crescente di visitatori, generando dinamiche che, se non adeguatamente gestite, rischiano di compromettere le risorse che costituiscono l’attrattiva stessa del territorio. Tra le principali criticità riscontrate si annoverano l’affollamento nei centri storici e nei siti più noti, che ostacola una fruizione autentica del luogo; l’inadeguatezza delle infrastrutture, con alloggi e servizi ormai prossimi al limite della capacità o non economicamente accessibili; l’impatto ambientale, particolarmente evidente nelle aree sensibili come riserve naturali e tratti costieri; e infine la pressione sociale sui residenti, costretti a confrontarsi con rumore, scarsità di parcheggi, aumento dei prezzi e trasformazione del tessuto urbano.

Alla luce di queste considerazioni, appare sempre più urgente un ripensamento complessivo delle politiche turistiche, che non si limiti a mitigare gli effetti negativi, ma affronti in maniera sistemica le cause che generano squilibri e conflitti. La *touristification* e l’*overtourism* non sono fenomeni inevitabili, ma esiti di precise scelte economiche e politiche. Solo attraverso un approccio integrato, capace di coniugare sviluppo, tutela e qualità della vita, sarà possibile immaginare un turismo culturale realmente sostenibile per il Val di Noto e per altri contesti simili.

73 UNWTO, ‘Overtourism?’ – Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Executive Summary, 2018, Madrid, p. 4, consultabile in: https://www.drv.de/public/Downloads_2019/2019_Studie_UNWTO_Overtourism_Urban_Tourism_Growth.pdf (consultato il 22/12/2015).

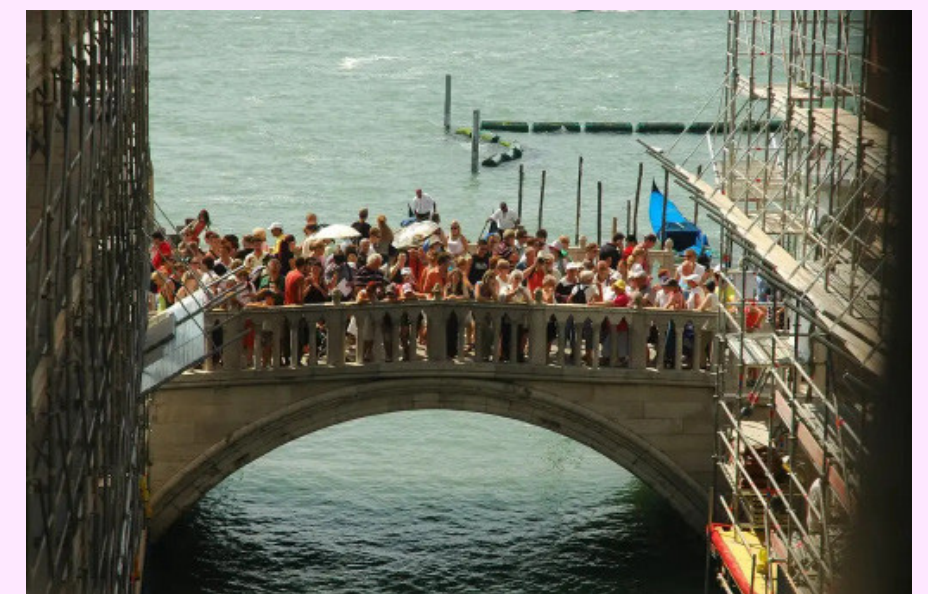


Figura 2.46 Overtourism a Venezia. Fonte: Flickr/Lauchlin Wilkinson

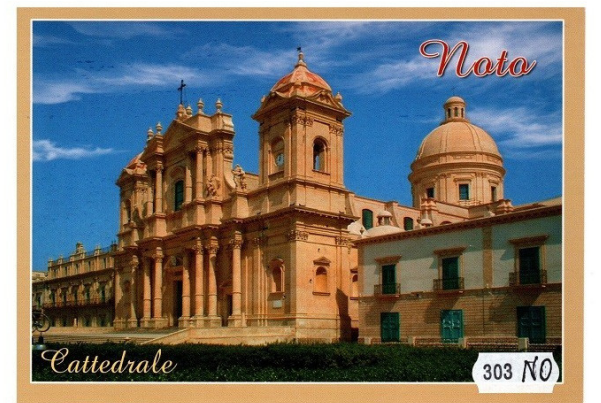
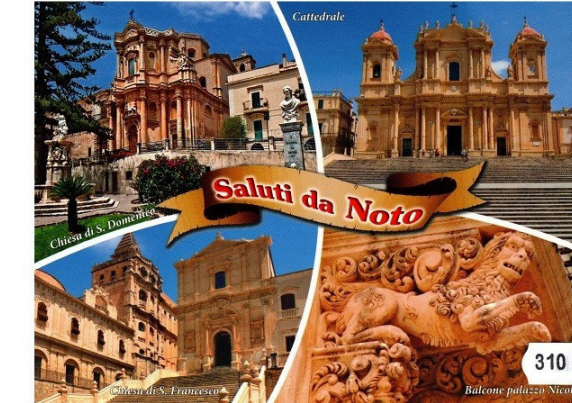
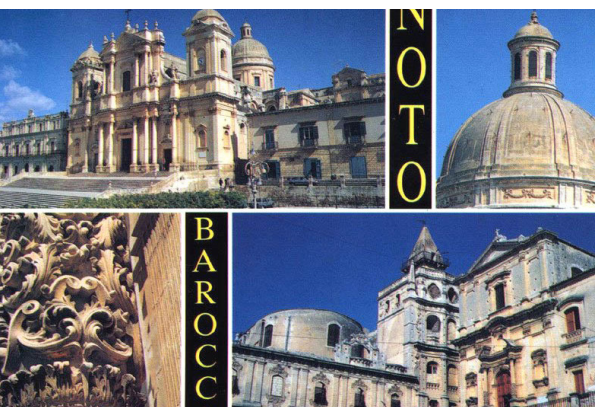
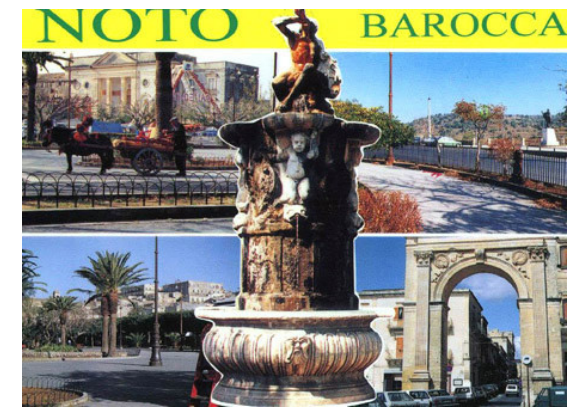
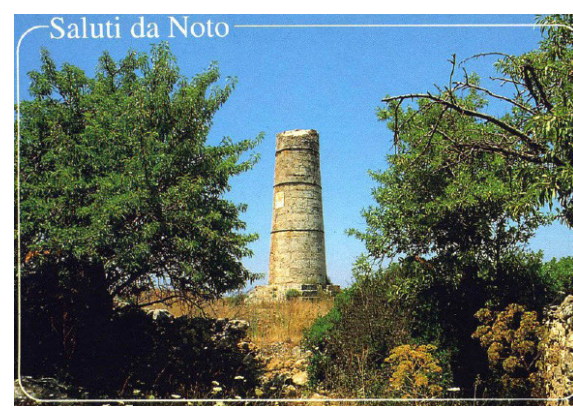
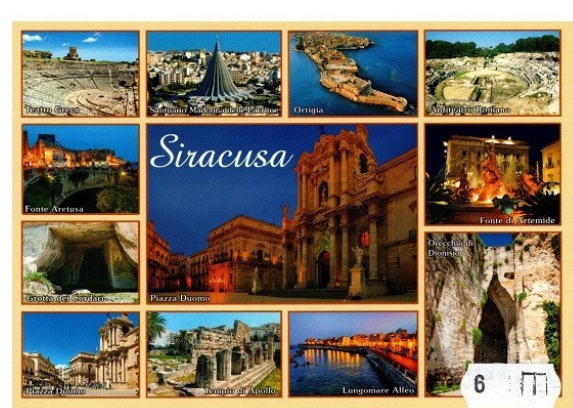
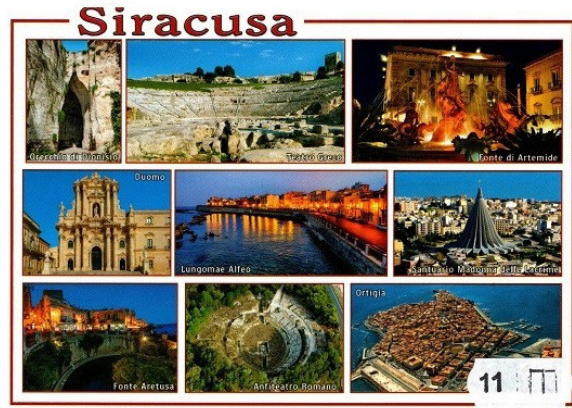


Figura 2.47-66
 Cartoline da Siracusa, Noto, Marzamemi e Pachino.
 Fonte: <https://www.souvenirsicilia.eu/ecommerce/14-editoria>

SWOT Analysis ambito provinciale
Turismo e patrimonio

La seguente analisi SWOT inquadra il sistema turistico del territorio attraverso l'individuazione dei principali fattori che ne influenzano lo sviluppo. Vengono analizzati, da un lato, i punti di forza e di debolezza legati alle risorse culturali, paesaggistiche e produttive, nonché alle condizioni strutturali e organizzative dell'offerta turistica; dall'altro, le opportunità e le minacce connesse alle politiche di finanziamento, ai processi di trasformazione territoriale e alle dinamiche dei flussi turistici.

STRENGTHS	WEAKNESSES	OPPORTUNITIES	THREATS	FONTI
• Abbondanza di possibili proposte turistiche grazie alla varietà e ricchezza paesaggistica, storica e culturale¹. • Valorizzazione, promozione e salvaguardia di cultura locale e paesaggio¹. • Turismo integrato: natura, cultura, storia e tradizione¹. • Valorizzazione e promozione dei prodotti locali, sia in ambito manifatturiero che enogastronomico¹. • Folklore ricco di fascino e con profonde ed antiche radici storico-socio-culturali¹. • Crescita dei flussi turistici e dell'interesse da turisti esteri¹.	• Mancanza di prospettiva, investimento, e supporto istituzionale per la promozione del turismo sostenibile¹ • Mancanza di adeguate strutture per la fruizione¹. • Scarsa attrattività perché non promosso adeguatamente¹. • Mancanza di strutture, informazioni, pubblicizzazione¹.	• Bando della Presidenza del Consiglio dei Ministri da circa 210 milioni di euro per la riqualificazione di aree dismesse o inutilizzate e promozione dell'attrattività territoriale². • Fondi europei e nazionali (PNRR, <i>Fondo Complementare Cultura</i>) per il miglioramento delle infrastrutture e della coesione territoriale³.	• Rischio di industrializzazione e perdita della dimensione locale per trasformarsi in un prodotto standard. • Abbandono dei borghi, delle campagne, antropizzazione delle aree naturali. • Un flusso sempre maggiore di turisti potrebbe snaturare alcune realtà.	1 Unione degli Assessorati 2 <i>Programma di Sviluppo Rurale Sicilia</i> (PSR) 3 Presidenza del Consiglio dei Ministri

2.2 **Analisi della domanda**

In seguito all’analisi del quadro competitivo condotta nella sezione precedente, è stato ritenuto opportuno integrare i risultati emersi dalle analisi tramite matrice SWOT con ulteriori informazioni non reperibili tramite fonti documentali o digitali. Tali informazioni non formalizzate, di natura qualitativa e percettiva, sono veicolate tramite reti informali e passaparola e provengono da soggetti informati sul tema informati sul tema della riapertura della linea ferroviaria Noto-Pachino. Esse riflettono valutazioni soggettive legate all’esperienza e alla conoscenza diretta, alla fruizione del bene e alla percezione del suo valore d’uso e simbolico. Al fine di acquisire tali dati, si è individuato nel questionario strutturato lo strumento di indagine più idoneo. Tale metodologia, largamente impiegata anche nelle discipline della sociologia e di economia territoriale per la rilevazione della domanda e l’analisi delle preferenze dichiarate, consente di definire con rigore il campione di riferimento, le modalità di somministrazione e la struttura del questionario in funzione degli obiettivi conoscitivi prefissati.

Il presente questionario preliminare è finalizzato a raccogliere le opinioni di un campione di esperti sul tema oggetto di studio, con l’obiettivo di indagare la domanda potenziale rispetto al progetto di valorizzazione e rifunzionalizzazione della linea ferroviaria. Lo strumento mira inoltre a rilevare atteggiamenti, aspettative e valutazioni degli intervistati in relazione al contesto territoriale e alle modalità di fruizione del bene.

Sezione 1 – Dati generali e contesto territoriale
indaga il livello di conoscenza del sito e dell’area di progetto, la provenienza dell’intervistato e la sua tipologia di utenza (residente o turista).

Sezione 2 – Introduzione al caso studio
Approfondisce la percezione dell’accessibilità, la qualità dei servizi e la valutazione complessiva del bene; raccoglie inoltre opinioni e aspettative rispetto alla rifunzionalizzazione, nonché la disponibilità a contribuire economicamente alla sua realizzazione.

Sezione 3 – Aspettative e abitudini future
Esplora i comportamenti, le modalità di spostamento e i potenziali cambiamenti di fruizione legati alla riattivazione della linea.

Sezione 4 – Anagrafica
Raccoglie le informazioni socio-demografiche necessarie per la successiva segmentazione del campione e per l’analisi statistica dei risultati.

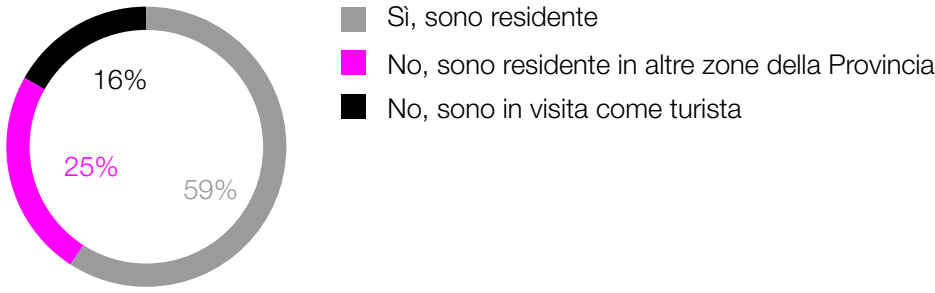
Sezione 5 – Commenti
Il questionario si conclude con uno spazio dedicato alle osservazioni libere degli intervistati.

Il questionario è stato somministrato in parte in presenza, durante il sopralluogo effettuato dalle autrici tra il 15 e il 20 luglio 2025, secondo un campionamento prevalentemente di tipo intenzionale. In alcuni casi sono stati intercettati anche soggetti non preventivamente informati sul tema; si è tuttavia scelto di includere tali risposte al fine di ampliare il quadro conoscitivo. La rilevazione ha coinvolto complessivamente 61 soggetti, che risultano in larga parte direttamente a conoscenza delle aree limitrofe alla linea ferroviaria Noto–Pachino, sia per motivi di residenza o frequentazione abituale, sia per interesse turistico.

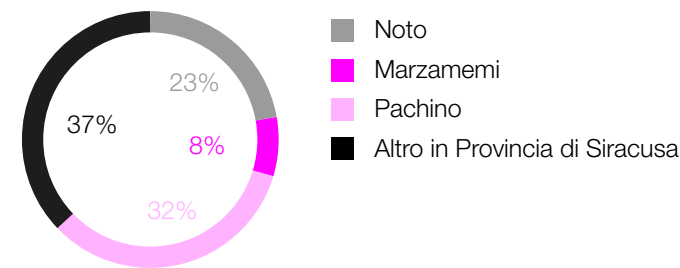
Successivamente, il questionario è stato diffuso online attraverso un gruppo Facebook dedicato al progetto di ripristino della linea ferroviaria. Tale modalità ha consentito di selezionare in modo più mirato un campione di soggetti informati, con una conoscenza specifica del tema e del contesto territoriale, nonché di intercettare interlocutori attivi e consapevoli rispetto alle tematiche di valorizzazione e rifunzionalizzazione della linea ferroviaria.

> **Sezione 1 - Dati generali e contesto territoriale**

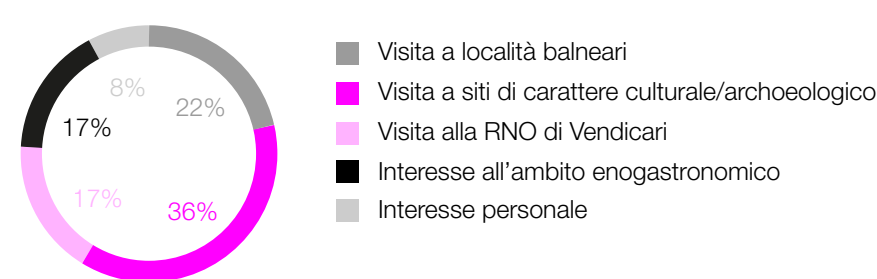
1. Attualmente vive in una delle aree attraversate dalla linea ferroviaria (Noto, Marzamemi, Pachino) o altre in Provincia di Siracusa?



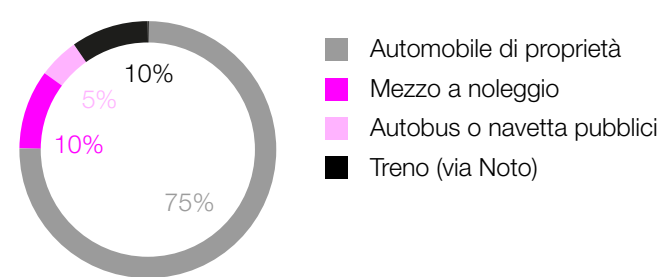
2. Se è residente, in quale località risiede?



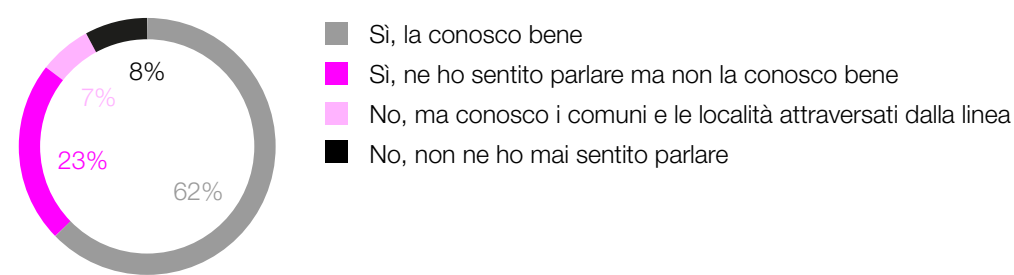
3. Se è turista, qual è il motivo principale della sua visita? (max 2 scelte)



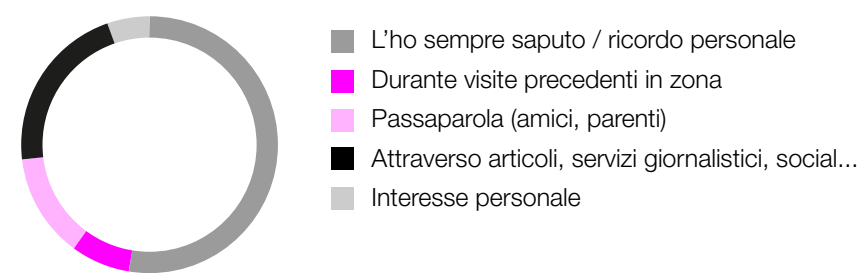
4. Se è turista, con quale mezzo ha raggiunto o si sposta in queste zone?



5. Ha mai sentito parlare della linea ferroviaria Noto-Pachino?



6. Se sì, come è venuto/a a conoscenza della linea ferroviaria Noto-Pachino?



Il campione analizzato si compone prevalentemente di residenti, con una minoranza di turisti in visita. La provenienza dei residenti conferma il radicamento locale della popolazione coinvolta. I turisti, invece, mostrano una marcata attrazione verso i siti archeologici, culturali e naturalistici del territorio (domanda 3), che si confermano poli di forte richiamo all'interno dell'offerta turistica dell'area. Per quanto riguarda le modalità di spostamento (domanda 4), emerge una netta predominanza dell'automobile privata, segno di una persistente dipendenza dal trasporto su gomma. Tuttavia, si registra anche la presenza di utenti che hanno utilizzato il treno per raggiungere Noto, attualmente l'unica località della linea servita da collegamenti ferroviari.

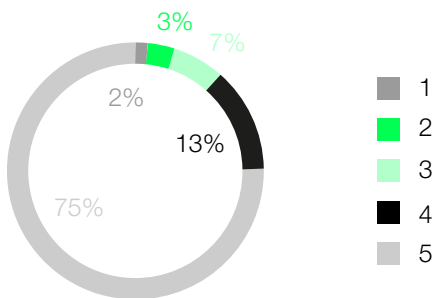
In merito alla conoscenza del territorio, il campione risulta complessivamente ben informato. Tale risultato, tuttavia, appare influenzato dalla seconda fase di somministrazione del questionario, condotta online tramite un gruppo Facebook locale, che ha contribuito a polarizzare le risposte, coinvolgendo utenti già in parte interessati o sensibilizzati rispetto alle tematiche territoriali.

> Sezione 2 - Introduzione al caso studio

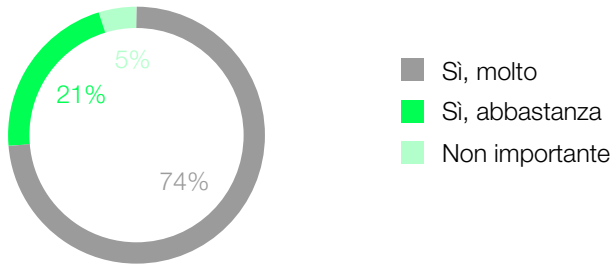
Il progetto di ripristino della Linea

La Fondazione FS Italiane, grazie ai fondi del Ministero della Cultura e con Rete Ferroviaria Italiana, ha avviato i lavori per riattivare alcune linee ferroviarie storiche, tra cui la Noto-Pachino, nell'ambito del programma *Percorsi nella Storia – Treni storici e Itinerari culturali*, finanziato dal PNRR con 435 milioni di euro. Per la Noto-Pachino sono stati stanziati 40 milioni di euro per ripristinare la linea a uso turistico e restaurare le stazioni originali. La data prevista per l'attivazione della linea è la fine del 2026.

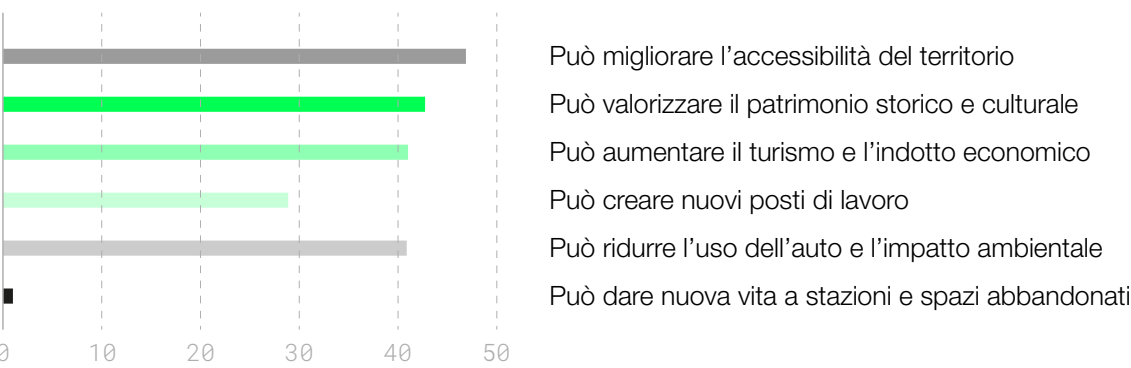
7. Quanto ritiene valida l'iniziativa di riaprire la linea ferroviaria Noto-Pachino a fini turistici?



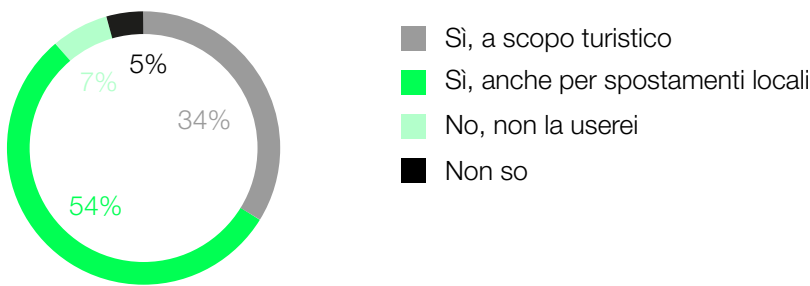
8. Secondo lei, sarebbe importante prevedere anche un utilizzo della linea per i residenti, con orari regolari e treni che passano con una frequenza comoda per cittadini e pendolari?



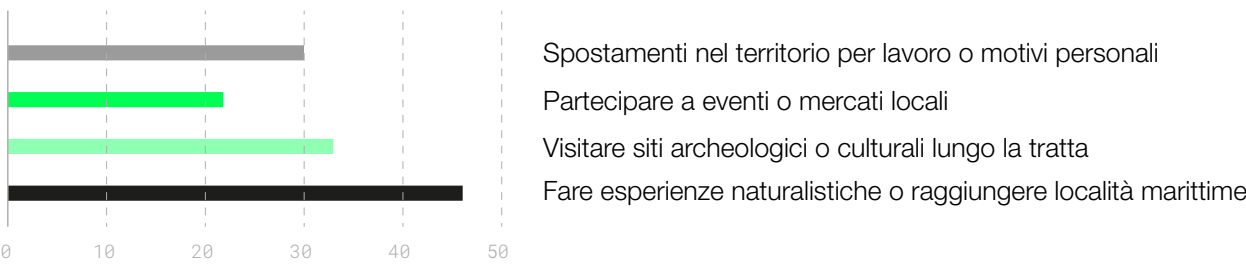
9. Perché ritiene che questa iniziativa sia valida?



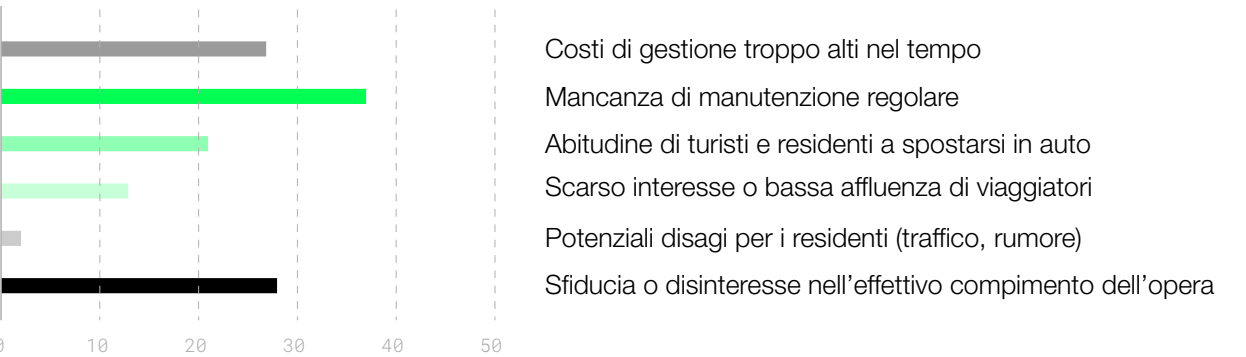
10. In futuro, lei userebbe la linea ferroviaria Noto-Pachino?



11. Quali motivazioni la spingerebbero a utilizzare la linea ferroviaria riaperta?



12. Secondo lei, quali rischi o criticità potrebbero ostacolare questa iniziativa?



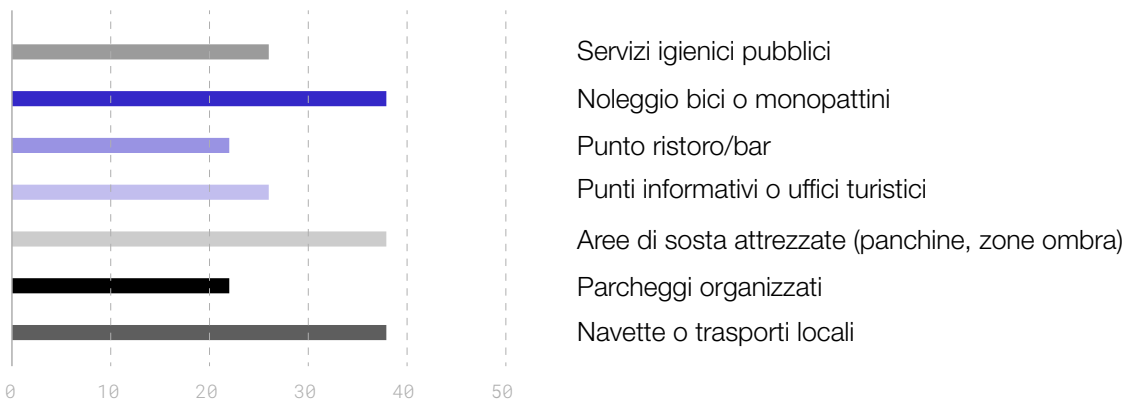
In questa sezione è stato richiesto di esprimere un giudizio sull'iniziativa di riapertura della linea ferroviaria a fini turistici. I risultati mostrano una generale approvazione del progetto, sebbene non manchino posizioni più critiche o scettiche. Un consenso ampio si registra anche in relazione alla possibilità di una riapertura totale della linea anche a servizio ordinario (domanda 8), estesa anche alle esigenze quotidiane dei residenti. Tale orientamento riflette una diffusa necessità di migliorare l'accessibilità territoriale, oggi fortemente condizionata dall'uso dell'automobile privata e dalla carenza di collegamenti pubblici. Tra le diverse esternalità positive proposte nel questionario, l'ipotesi di riutilizzare le stazioni e gli spazi ferroviari abbandonati ha suscitato scarsissimo interesse. Tale disinteresse può dipendere da due fattori: da un lato, la natura stessa di molti edifici, spesso semplici strutture di servizio, depositi o magazzini, che spesso non presentano elementi di particolare pregio architettonico; dall'altro, la scarsa sensibilità dei rispondenti verso le tematiche del recupero e della rifunzionalizzazione del patrimonio edilizio pubblico. Piuttosto che alla riattivazione di funzioni nei singoli fabbricati, il campione sembra attribuire maggiore importanza al valore paesaggistico e connettivo dell'infrastruttura ferroviaria. Infine, i principali rischi percepiti (domanda 12) riflettono un atteggiamento prudente da parte degli intervistati, che pur riconoscendo il valore del progetto, ne percepiscono anche le potenziali criticità.

> Sezione 3 - Aspettative e abitudini future

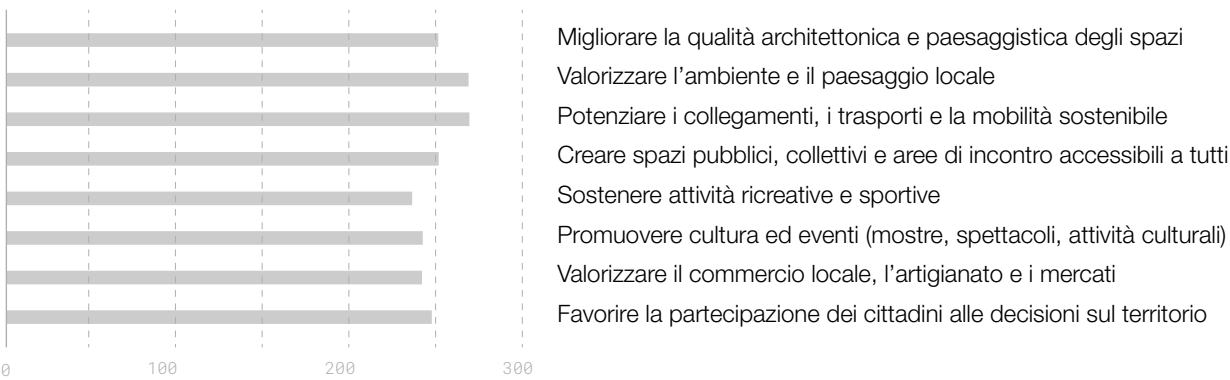
13. Secondo lei, quali spazi pubblici e funzioni collettive mancano oggi?



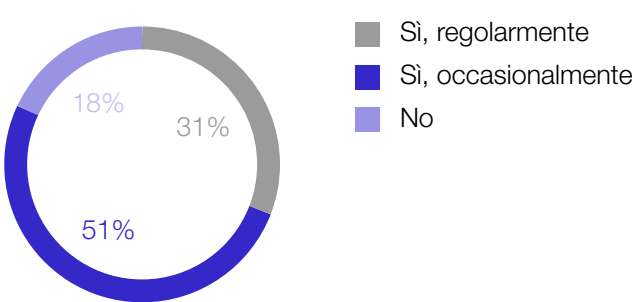
14. Secondo lei, quali servizi pratici o di supporto mancano oggi?



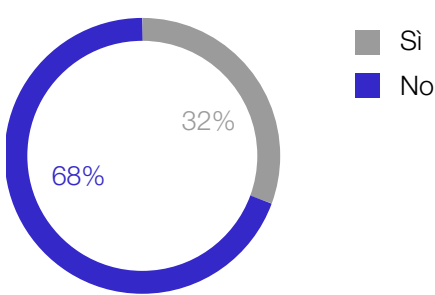
15. Quanto ritiene importante investire su questi miglioramenti e nuovi servizi?



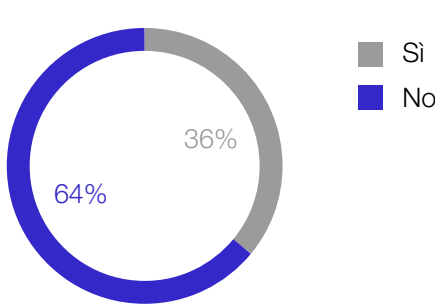
16. Pratica sport, escursionismo o attività all'aperto?



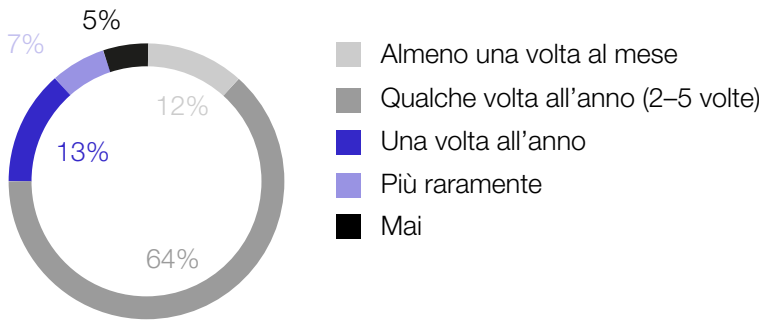
17. Fa parte di un'associazione culturale, ricreativa o di volontariato?



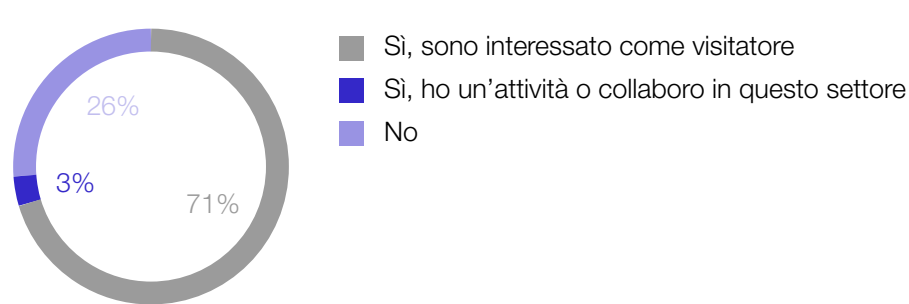
18. Ha mai partecipato a campagne di raccolta fondi a favore di un progetto culturale, ambientale o sociale?



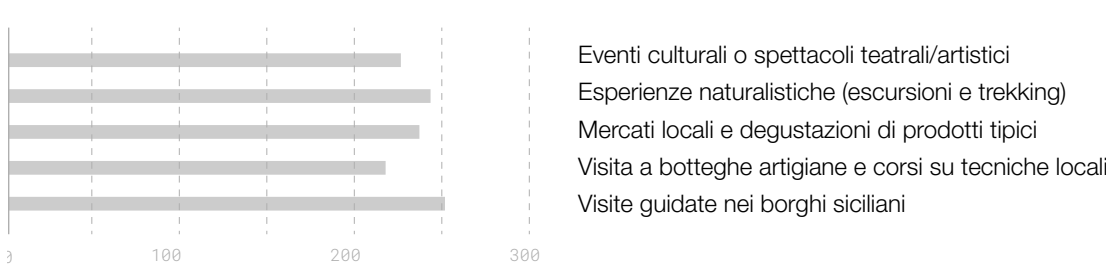
19. Quanto spesso visita un museo o uno spazio espositivo?



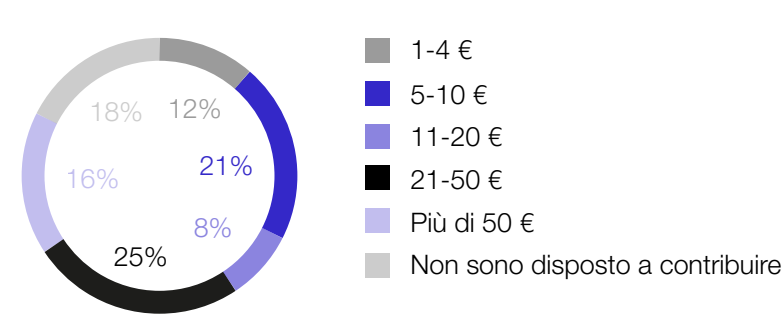
20. È interessato/a al settore enogastronomico o gestisce un'attività in questo ambito?



21. Durante una pausa o una vacanza, quanto sarebbe interessato/a a includere le seguenti attività nel suo programma?



22. Se potesse contribuire economicamente o con una donazione volontaria, quale importo sarebbe disposto/a a destinare per sostenere interventi di riqualificazione e la nascita di nuovi spazi, servizi e funzioni lungo la futura linea turistica Noto-Pachino?

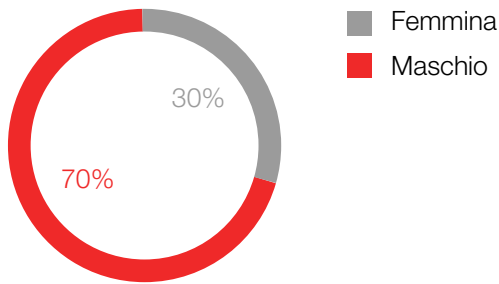


Dall’analisi riguardante i servizi più richiesti figurano ancora quelli legati all’accessibilità e ai mezzi di trasporto (domanda 14). Sebbene solo una minoranza sia coinvolta in associazioni culturali, la maggior parte visita musei con una frequenza moderata, compresa tra 2 e 5 volte l’anno, indicando un interesse stabile ma non continuativo verso l’offerta culturale del territorio. Si registra, inoltre, un interesse per l’ambito enogastronomico, percepito come una componente identitaria e attrattiva dell’area.

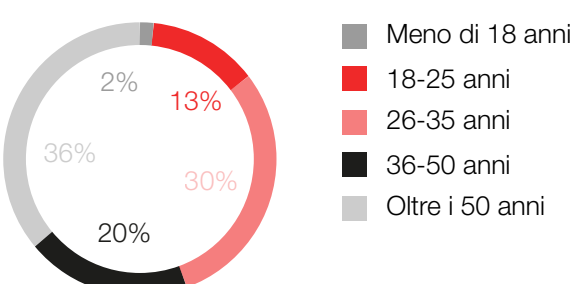
Un ulteriore aspetto indagato riguarda la disponibilità a pagare (DAP), o Willingness to Pay (WTP), ovvero il prezzo massimo che un individuo è disposto a versare per usufruire di un bene o servizio. Tale indicatore, ampiamente utilizzato in ambito economico-valutativo, rappresenta una misura indiretta del Valore Economico Totale (VET) che gli intervistati attribuiscono al progetto di riattivazione della linea ferroviaria, riflettendo il grado di accettazione e interesse verso il cambiamento proposto. Nel presente caso, la domanda è stata formulata in termini generali, ed è finalizzata piuttosto a cogliere un segnale di disponibilità e coinvolgimento da parte del campione. La maggior parte degli intervistati si è detta disposta a contribuire in misura contenuta, a testimonianza di una percezione positiva del progetto, ma anche di una certa cautela legata alla fiducia nell’effettiva realizzazione e gestione dell’opera. Le frequenze più elevate si concentrano negli intervalli di 5-10 euro e 21-50 euro, ma si registra anche una quota significativa di rispondenti non disposti a contribuire o, al contrario, propensi a versare importi più elevati. Questa variabilità suggerisce una percezione diversificata del valore del progetto, probabilmente influenzata da fattori socio-economici e dal livello di coinvolgimento personale con il territorio. In generale, la DAP appare quindi moderata e non omogenea, riflettendo un interesse diffuso ma ancora privo di una chiara consapevolezza economica rispetto ai benefici della riattivazione ferroviaria.

> Sezione 4 - Anagrafica

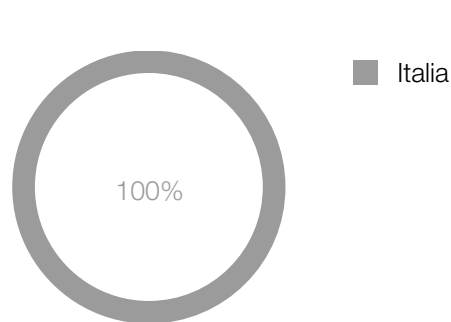
22. Sesso



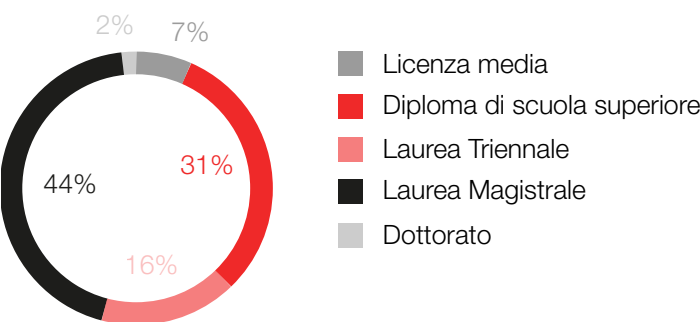
23. Età



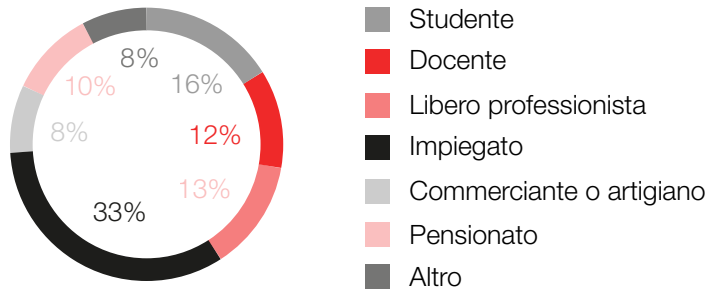
24. Nazionalità



25. Titolo di studio



26. Occupazione



La quarta e ultima sezione è dedicata all’analisi anagrafica del campione. Prevale la fascia d’età compresa tra 26 e 50 anni e il titolo di studio più diffuso si colloca tra il diploma di scuola superiore e la laurea magistrale. Le condizioni occupazionali più rappresentate sono quelle di impiegati, studenti e liberi professionisti. Nel complesso, il campione è costituito prevalentemente da adulti in età lavorativa, potenzialmente più attivi nei processi di mobilità e fruizione del territorio e, di conseguenza, maggiormente interessati alle tematiche oggetto dell’indagine. Tali caratteristiche socio-anagrafiche trovano un riscontro nella distribuzione della disponibilità a pagare (domanda 22), che si presenta piuttosto eterogenea.

In sintesi, il campione mostra un atteggiamento propenso al cambiamento e generalmente favorevole alla riattivazione della linea ferroviaria, riconoscendone il potenziale per migliorare l’accessibilità e i collegamenti di trasporto pubblico sul territorio. Gli utenti attribuiscono particolare valore all’attrattività dei siti culturali, naturalistici e paesaggistici lungo la linea, mentre mostrano minor interesse verso il recupero degli edifici ferroviari. Complessivamente, il campione evidenzia un atteggiamento prudente, bilanciando il consenso per il progetto con la percezione di possibili criticità. La vicinanza dei partecipanti al tema, sia come potenziali utenti sia per conoscenza del territorio, rende i risultati indicativi di un reale interesse e coinvolgimento rispetto all’iniziativa.

Una volta raccolti i dati su interessi e le preferenze generali del campione intervistato è emersa la ricorrenza di alcune tematiche di particolare interesse per i potenziali utenti: è possibile infatti indentificare un’attenzione sia verso la vocazione culturale del territorio, sia verso una fruizione di tipo ambientale-naturalistica, sia verso funzioni legate al turismo enogastronomico. Si è dunque scelto di focalizzare il progetto su queste tre possibili vocazioni, approfondendo tali preferenze tramite un secondo questionario più articolato e specifico (> Capitolo 4).

Nella sezione dedicata ai commenti personali, emergono diverse posizioni che, nel complesso, rivelano un campione informato e partecipe. Si tratta di cittadini attenti alle dinamiche del territorio, talvolta animati da un entusiasmo ben bilanciato da opinioni più critiche che richiamano alla necessità di evitare sprechi di risorse e di garantire una gestione efficiente delle infrastrutture. In generale, l'atteggiamento prevalente è di cauto ottimismo, accompagnato tuttavia dalla disillusione di chi ha visto, nel corso della propria vita, iniziative simili, inizialmente promettenti, fallire a causa di gestioni poco oculate e di una cronica mancanza di attenzione verso la Sicilia da parte dei ministeri e delle istituzioni centrali. Ciò si ricollega a una dinamica già esplicitata e valida in troppi ambiti: la Regione, come altre aree del Sud Italia, è spesso percepita come marginale nei processi di miglioramento infrastrutturale e più frequentemente valorizzata come risorsa turistica che come luogo di benessere e qualità della vita per i suoi abitanti.

Figura 2.67
Commenti e
osservazioni dei
partecipanti
al questionario
preliminare.

"Bisogna fare opera di convincimento con la popolazione di Noto e Pachino per utilizzare la ferrovia per gli spostamenti locali e soprattutto per recarsi nelle località balneari multiple che vi sono lungo questa ferrovia."

"Sono assolutamente favorevole al ripristino della ferrovia Noto-Pachino non solo da un punto di vista turistico bensì anche per ripristinare il servizio regolare di Trenitalia effettuato da treni regionali affinché i flussi di pendolari. Ahimè mi rendo conto che non sarà per niente facile remare contro la mentalità refrattaria dei cittadini locali tanto abituati a usare l'autobus e l'automobile, quindi bisognerà agire con tanta pubblicità e informazione."

"È una grande opportunità di crescita per il territorio."

"Sono contento."

"Avanti tutta con la riapertura dopo quarant'anni, si è perso troppo tempo!"

"Se non verranno ristrutturate le vecchie stazioni e in loco non saranno creati servizi per i turisti ed i fruitori dei treni l'opera sarà inutile. Era meglio realizzare una pista ciclabile alberata che si dipartiva da Marzamemi alla Riserva di Vendicari."

"Il recupero è un'attività lodevole, si spera un recupero anche ai fini di trasporto pubblico."

"Ogni metro di binario strappato all'abbandono è una vittoria per il territorio. Il treno è il mezzo di trasporto terrestre più sostenibile in assoluto."

"Ho seguito sempre con molto interesse le varie fasi che hanno portato all'avvio dei lavori di recupero dello storico tracciato della Noto-Pachino, che grazie alla Fondazione FS si stanno realizzando. Sono convinto che porterà sviluppo e visibilità a tutto il territorio attraversato dal tracciato della cosiddetta Linea del Vino. Ricordo gli anni prima della scellerata chiusura voluta dal ministro dei trasporti dell'epoca Signorile."

"Pur riconoscendo la validità della ristrutturazione ferroviaria penso sia anacronistico un treno a gasolio su questa tratta, dato che non è elettrificata. Io sarei stato propenso per sfruttare questo tratto di ferrovia per fare una pista ciclabile per attirare il turismo ciclabile e più ecosostenibile."

"Penso che prima di riprendere una ferrovia chiusa da anni semplicemente per scopo turistico, l'amministrazione dovrebbe innanzitutto pensare ai disagi, ai problemi dei propri cittadini e della propria città. Noto non ha bisogno di questa linea ferroviaria turistica, ha bisogno di collegamenti, di strade senza buche o perdite ENORMI di acqua, di spazi per i più giovani che scappano da questo paese, di pulizia delle strade, del mare e delle zone limitrofe, di un depuratore che funzioni e non inquinì e di molte altre cose che l'amministrazione fa finta di non guardare."

"Si è già perso troppo tempo!"

"Credo che sia una cosa ottima per noi cittadini ed anche per i turisti, ma credo anche che dopo qualche mese/anno non si dia la giusta manutenzione e importanza a questa opera di riqualificazione."

"Spero che tante altre linee dismesse in Sicilia siano ripristinate, incluse quelle a scartamento ridotto e magari un giorno ...la Siracusa Vizzini."

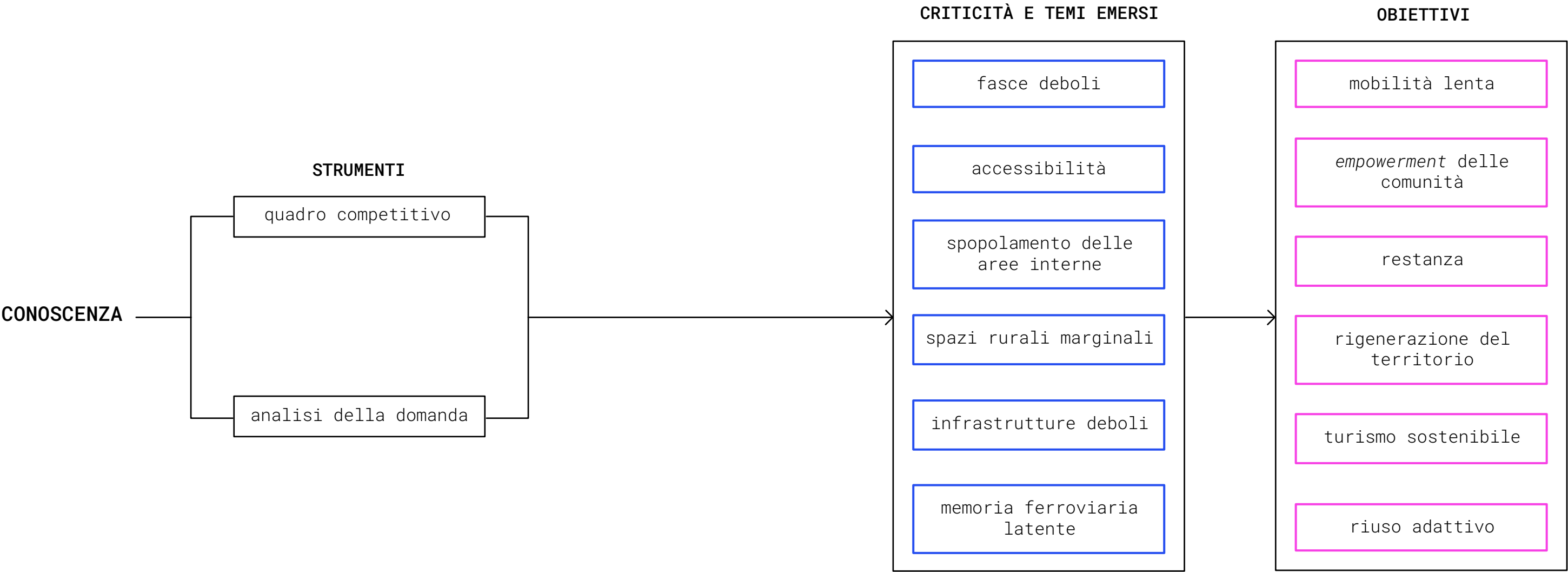


Figura 2.68
Sintesi dei risultati emersi e definizione degli obiettivi progettuali. Elaborazione originale delle autrici.

BIBLIOGRAFIA

MOBILITÀ

Michele Liistro, *C’era una volta un treno*, Nuova Grafica Edizioni, Siracusa 2002.

TURISMO

Cantina Sperimentale Iblea (a cura di), *I luoghi che abiteremo: Rigenerazione urbana per l’innovazione culturale*, LetteraVentidue, Siracusa 2024.

Fabio Mura, *Turistificazione e patrimonio nelle Cinque Terre. Un progetto per un territorio produttivo*, Tesi di laurea magistrale, Politecnico di Torino, 2024. Relatrice: Prof.ssa Francesca Frassoldati.

Maria Gravari-Barbas, “Tourism as a heritage producing machine”, in *Tourism Management Perspectives*, n. 25, 2018.

Sebastiano Mazara, *Noto senza barocco. Una greenway sull’Asinaro per valorizzare e riqualificare il Territorio*, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Università degli Studi di Catania, 2018. Relatori: Ing. Francesco Martinico, Arch. Giovanni Fugà.

UNWTO, ‘Overtourism’? – *Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions. Executive Summary*, Madrid 2018, consultabile in https://www.driv.de/public/Downloads_2019/2019_Studie_UNWTO_Overtourism_Urban_Tourism_Growth.pdf (consultato il 22/12/2025).

Giuliana Calvo, Monica Demarco, “A truvatura”: *la ricchezza nascosta della strada ferrata tra Noto e Pachino*, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2017. Relatrici: Prof.ssa Silvia Gron, Prof.ssa Manuela Rebaudengo.

Antonella Covato, Valeria Altamore, *La strada ferrata Noto-Pachino: da infrastruttura dismessa a strumento di lettura del territorio*, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Università degli studi di Catania, 2016. Relatore: Prof. Fabrizio Forti.

David Harvey, *La crisi della modernità*, Il Saggiatore, Milano 2015.

Elisa Rabino, *Cantine sociali e turismo enogastronomico: proposta di rifunzionalizzazione della ex-Cantina sociale di Montaldo Scarampi*, Asti, tesi di Laurea, Politecnico di Torino, 2015. Relatrici: Prof.ssa Silvia Gron, Prof.ssa Monica Naretto.

Stefania De Medici, Carla Senia, *Valorizzazione degli edifici dimenticati. Lo stabilimento enologico Rudinì di Pachino*, Franco Angeli, Milano 2014.

Nicola G. Leone, *ITATOUR, Visioni territoriali e nuove mobilità*, Franco Angeli, Milano 2012.

Eliana Messineo, *Le nuove frontiere del turismo culturale. Processi ed esperienze creative in un itinerario culturale. Il caso della Rotta dei Fenici*, tesi di dottorato, Università degli Studi di Palermo, 2011. Relatore: Prof. Girolamo Cusimano.

Dallen J. Timothy, Stephen W. Boyd, “Heritage Tourism in the 21st Century: Valued Traditions and New perspectives”, in *Journal of Heritage Tourism*, n. 1, 2006.

Ignazio Caloggero, *Le città tardo barocche del Val di Noto (Sicilia sud orientale)*, consultabile in: <https://win.lasiciliainrete.it/VALDINOTO/scheda> (consultato il 22/12/2025).

SITOGRAFIA

TERRITORIO

Comune di Noto, *Relazione. Le tipologie edilizie del centro storico di Noto*, 2016, consultabile in: https://municipium-images-production.s3-eu-west-1.amazonaws.com/s3/4659/allegati/prg/elaborati/01_adeq_lr_13_2015_relazione_approvazione.pdf (consultato il 22/12/2025).

Istituto per la Storia del Val di Noto, *Breve storia dell’antica Noto*, consultabile in: <https://www.isvna.it/breve-storia-dell-antica-noto.html> (consultato il 18/11/2024).

Istituto per la Storia del Val di Noto, *Breve storia della nuova Noto*, consultabile in: <https://www.isvna.it/breve-storia-della-nuova-noto.html> (consultato il 18/11/2024).

MOBILITÀ

Collettiva, *I treni sbagliati nella Sicilia che viaggia male, altro che Ponte*, 17 dicembre 2025, consultabile in: <https://www.collettiva.it/copertine/italia/i-treni-sbagliati-nella-sicilia-che-viaggia-male-altro-che-ponte-r7tg2qao> (consultato il 22/12/2025).

Siracusa Post, *Strade provinciali, finanziati 41 progetti per quasi 55 milioni. Sette in Provincia di Siracusa*, 13 novembre 2025, consultabile in: <https://www.siracusapost.com/strade-provinciali-finanziati-41-progetti-per-quasi-55-milioni-sette-in-provincia-di-siracusa/> (consultato il 22/12/2025).

Legambiente, *Rapporto Pendolaria 2025. La situazione del trasporto pubblico in Italia*, dicembre 2024, consultabile in: https://www.pendolaria.it/wp-content/uploads/2024/12/Report_Pendolaria_2025_digital-1.pdf (consultato il 22/12/2025).

Unioncamere Sicilia, *Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sicilia 2023*, 2024, consultabile in: <https://unioncameresicilia.it/wp-content/uploads/2024/03/2023-FdP-Libro-Bianco-Sicilia-definitivo.pdf> (consultato il 22/12/2025).

Regione Siciliana, *Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità*, 2022, consultabile in: <https://www.regione.sicilia.it/sites/default/files/2023-10/RS01REL003S1%20PIIM%20aggiornato%20Ottobre%202022.pdf> (consultato il 22/12/2025).

RFI, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, ed. 2022, consultabile in: https://www.rfi.it/content/dam/rfi/news-e-media/pubblicazioni/atlante-2022/RFI%20ATLANTE%201%20LINEE%20DISMESSE%2023_05_22%20WEB%20D.pdf (consultato il 22/12/2025).

Tutto su treni, stazioni e disparità nella mobilità, 27 novembre 2017, InfoData (Il Sole 24 Ore), consultabile in: <https://www.infodata.ilsole24ore.com/2017/11/27/quello-ce-sapere-sui-treni-stazioni-disparita-nella-mobilita/> (consultato il 22/12/2025).

Ferrovie Italiane Abbandonate, consultabile in: <https://www.ferrovieabbandonate.it/> (consultato il 22/12/2025).

DEMOGRAFIA

ISTAT, *Report Best. Il Benessere Equo e Sostenibile dei Territori. Sicilia 2024*, 2024, consultabile in: <https://www.istat.it/wp-content/uploads/2025/11/Bes-2024-Ebook-1.pdf> (consultato il 22/12/2025).

Comitato Provinciale INPS di Siracusa, *Rendiconto sociale provinciale*, 2023, consultabile in: https://www.inps.it/content/dam/inps-site/pdf/datiebilanci/bilanci-e-rendiconti/rendiconti-sociali/rendiconti-provinciali/2023/Rendiconto_sociale_Siracusa.pdf (consultato il 22/12/2025).
Popolazione Provincia di Siracusa, consultabile in: <https://ugeo.urbistat.com/adminstat/it/it/demografia/dati-sintesi/siracusa/89/3> (consultato il 18/11/2025).

TURISMO

Nino Amadore, *Turismo in Sicilia: costa sotto pressione, aree interne in affanno*, Il Sole 24 Ore, 15 novembre 2025, consultabile in: <https://www.ilsole24ore.com/art/turismo-sicilia-10-anni-crescita-ma-l-isola-si-spacca-due-costa-sotto-pressione-aree-interne-affanno-AHPe0ZkD> (consultato il 22/12/2025).

Associazione Italiana Turismo Enogastronomico, *Rapporto sul Turismo Enogastronomico Italiano*, 2024, consultabile in: <https://aisberg.unibg.it/retrieve/85f2f34f-e033-4791-9efc-17caf27cfd60/Rapporto%202024.pdf> (consultato il 22/12/2025).

Come sta andando il turismo in Sicilia?, Lybra Tech, 2024, consultabile in: <https://lybra.tech/it/come-sta-andando-il-turismo-in-sicilia-ecco-cosa-dicono-i-dati/> (consultato il 22/12/2025).

Regione Siciliana, Istituto Regionale del Vino e dell'Olio, *Prodotti Siciliani di Qualità*, 2023, consultabile in: https://www.irvos.it/wp-content/uploads/2021/02/PRODOTTI_TIPICI_SICILIANI_2023.pdf (consultato il 22/12/2025).

Piano Territoriale Provinciale (PTP), Provincia Regionale di Siracusa, 2017, consultabile in: <https://sit.provincia.siracusa.it/PagesHome.asp?SubHome=13&Menu=3> (consultato il 09/01/2026).

Turismo culturale, Academy Fondazione Turismo, maggio 2015, consultabile in: <https://academy.formazioneturismo.com/glossario-del-turismo/turismo-culturale/> (consultato il 30/12/2025).

Comune di Pachino, consultabile in: <https://www.comune.pachino.sr.it/> (consultato il 29/12/2025).

Pantalica, consultabile in: [http://www.treccani.it/enciclopedia/pantalica_\(Enciclopedia-dell'-Arte-Antica\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/pantalica_(Enciclopedia-dell'-Arte-Antica)/) (consultato il 22/12/2025).

Regione Siciliana, Dipartimento dei beni culturali e dell'Identità siciliana, *Parco archeologico della Neapolis*, consultabile in: <https://pti.regione.sicilia.it> (consultato il 22/12/2025).

Riserva di Vendicari, consultabile in: <https://www.riserva-vendicari.it/> (consultato il 22/12/2025).

Storia di Pachino, consultabile in: www.siracusae.it (consultato il 18/11/2024).

FONTI LEGISLATIVE

Legge 15 marzo 1997, n. 59, *Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della Pubblica Amministrazione e per la semplificazione amministrativa*, in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 63, 17 marzo 1997.



03

LUNGO LA LINEA:
tra abbandono e rinascita

3 LUNGO LA LINEA
Tra abbandono e rinascita

L'analisi del contesto delle stazioni e fermate lungo la linea ne esamina l'uso del suolo, l'impronta edilizia, le connessioni alla rete della mobilità e la dotazione di servizi. A questa lettura segue una valutazione complessiva della linea attraverso la matrice SWOT. Vengono inoltre censite le infrastrutture presenti lungo il tracciato e analizzate le proprietà dei manufatti ferroviari. Passando da un'analisi a scala territoriale a una lettura più ravvicinata del caso studio, viene esaminato lo stato di conservazione di ogni manufatto. Sulla base della valutazione complessiva dello stato di degrado, vengono selezionate tre stazioni tra le otto totali, per ognuna delle quali viene presentata la documentazione reperita e la restituzione grafica dell'area di pertinenza. Il capitolo si conclude con la descrizione del progetto di ripristino della linea attualmente previsto da RFI, assunto come "Scenario 0" di riferimento.



Figura 3.1. Lavori in corso presso la stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.2. Lavori in corso presso la fermata di Falconara Iblea, luglio 2025. Fotografia delle autrici.



Figura 3.2. Lavori in corso presso la fermata di Falconara Iblea, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

3.1 Letture spaziali

Attraverso l'analisi del contesto territoriale delle stazioni e delle fermate lungo la linea, il paesaggio, l'impronta edilizia, l'uso del suolo, il sistema della mobilità e la dotazione di servizi, vengono presentate letture spaziali delle aree oggetto di studio. Tali letture sono utili a comprendere il ruolo che il sistema delle stazioni assume nel contesto urbano e territoriale e le modalità con cui si relaziona agli spazi e alle funzioni esistenti.

Noto



Falconara Iblea



Noto Marina



Noto Bagni



Roveto Bimmisca



San Lorenzo



Marzamemi



Pachino



Figura 3.3. Ortofoto delle zone adiacenti alle stazioni. Rielaborazione delle autrici su base Google Earth.

3.1.1 Impronta edilizia

Le mappe elaborate restituiscono l'impronta edilizia del territorio attraversato dalla linea ferroviaria Noto-Pachino, evidenziando il rapporto tra tessuto costruito e spazi aperti nei pressi delle otto fermate. L'analisi mette in luce come l'assetto del costruito lungo la tratta presenti un'elevata variabilità, passando da un tessuto urbano più denso a nuclei rurali e insediamenti costieri a bassa densità, fino a zone agricole quasi completamente libere da edificazione. La stazione di Noto si colloca all'interno di un contesto urbano compatto. Proseguendo verso Sud, in direzione di Falconara Iblea, la trama edilizia si dirada, lasciando spazio a un paesaggio prevalentemente agricolo, dove l'impronta del costruito è limitata a masserie isolate, case coloniche e piccole borgate rurali.

Le fermate di Noto Marina e Noto Bagni si inseriscono in un contesto con una morfologia più frammentata, dove la presenza di seconde case, strutture ricettive e lottizzazioni turistiche stagionali ha introdotto una forma edilizia discontinua ma diffusa, in particolare lungo la fascia costiera. Qui la densità costruttiva aumenta nei pressi dei principali assi viari e si riduce progressivamente verso l'interno, dove riemergono gli usi agricoli. A Roveto Bimmisca e San Lorenzo, l'impronta edilizia è minima: il territorio è segnato da vaste aree agricole e ambienti naturali ancora intatti, in cui il costruito si limita a pochi manufatti sparsi. In questo tratto, la ferrovia attraversa un paesaggio aperto, quasi privo di continuità insediativa. Diversa la condizione delle fermate costiere di Marzamemi e Pachino, dove

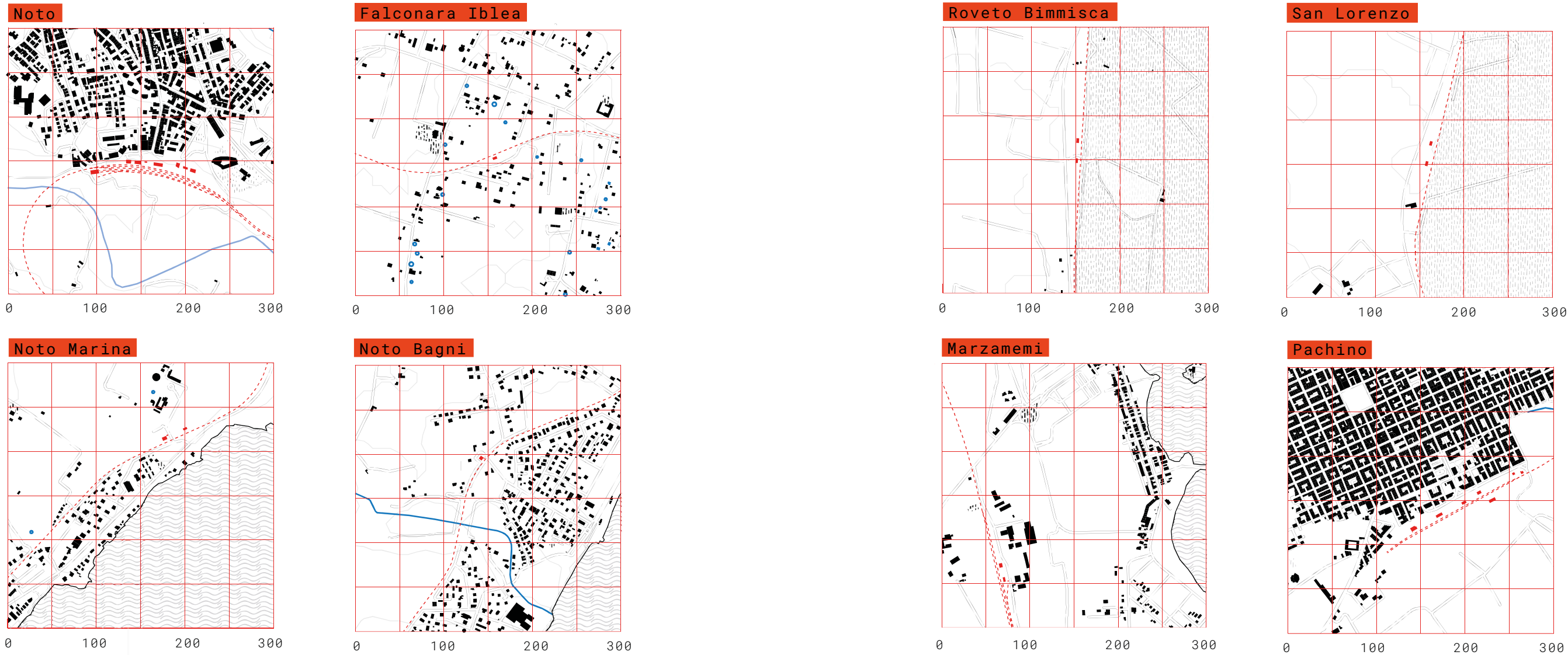


Figura 3.4. Analisi dell'impronta edilizia delle zone adiacenti alle stazioni. Rielaborazione delle autrici su dati SITR della Sicilia.

3.1.2 Utilizzo dei suoli

Il territorio attraversato dalla linea Noto–Pachino presenta un uso del suolo fortemente eterogeneo. Nel complesso, la tratta interessa prevalentemente aree pianeggianti e costiere, con ampie superfici agricole intervallate da zone urbanizzate e nuclei turistico-residenziali di recente formazione. Nella porzione settentrionale, in corrispondenza della fermata di Noto, il suolo è occupato in gran parte da superfici urbanizzate. Tuttavia, già oltre il margine urbano, verso Falconara Iblea, il paesaggio si apre su estese superfici agricole caratterizzate da colture a pieno campo e agrumeti. Procedendo verso la costa, in corrispondenza delle fermate di Noto Marina

e Noto Bagni, l'uso del suolo muta ancora: gli spazi agricoli lasciano posto al tessuto urbanizzato. Nel tratto centrale, compreso tra Roveto Bimmisca e San Lorenzo, domina un uso del suolo di tipo agricolo e naturalistico: campi coltivati, serre, agrumeti si alternano a superfici incolte. Verso Sud, nelle aree di Marzamemi e Pachino, la destinazione d'uso del suolo diventa più complessa e diversificata. A Marzamemi prevale un uso turistico-residenziale, con insediamenti costieri, spazi pubblici, aree pavimentate e superfici destinate alla ristorazione e all'ospitalità. In questo caso l'impermeabilizzazione del suolo è più marcata, soprattutto nella fascia litoranea. Pachino è il punto di maggiore antropizzazione della tratta: qui il suolo è quasi totalmente edificato o infrastrutturato, con la presenza di vie di comunicazione, aree produttive e commerciali e spazi agricoli.

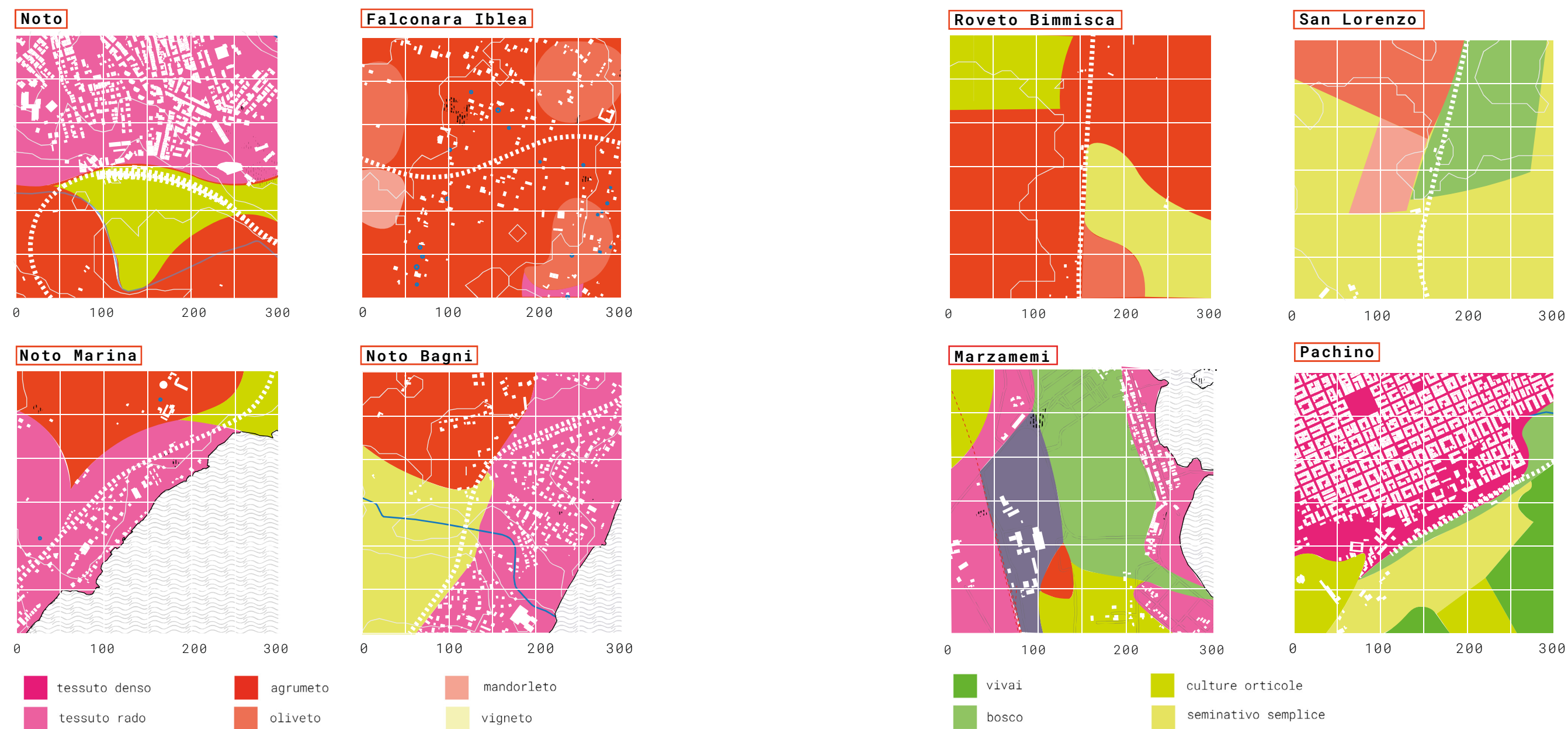


Figura 3.5. Analisi dell'utilizzo dei suoli delle zone adiacenti alle stazioni. Rielaborazione delle autrici su base cartografica del Piano Territoriale Provinciale di Siracusa.

3.1.3 Sistema della mobilità

Nel tratto iniziale, la stazione di Noto è servita da un sistema viario ben strutturato, con vicino la SS115, che poi dirama in diverse provinciali, come la SP19, sulla quale si concentra il traffico principale, soprattutto nei mesi estivi, per via della forte attrattività turistica del litorale, le SP34 e SP35 che che raggiungono le aree rurali di Falconara Iblea e le borgate agricole limitrofe, e la SP59, che serve il tratto tra la fermate di Noto Marina e Noto Bagni. Proseguendo verso Sud, la ferrovia corre in prossimità della SP19, che costituisce l'asse principale della mobilità della zona. Questa strada garantisce il collegamento continuo tra Noto, Pachino e i centri costieri intermedi, fungendo da infrastruttura di riferimento anche per i tratti oggi privi di servizio ferroviario.

Lungo tale direttrice si innestano numerosi accessi rurali e strade locali che servono le aree agricole e gli insediamenti sparsi di Noto Marina, Noto Bagni, Roveto Bimmisca e San Lorenzo. Il tratto finale, in corrispondenza della fermata di Pachino, è servito da una rete stradale più articolata, in cui convergono gli assi di collegamento con Portopalo di Capo Passero, Ispica e Rosolini. La SS115 rappresenta la principale arteria di mobilità intercomunale, collegando Pachino ai poli maggiori della Provincia e alla rete autostradale A18 Siracusa-Gela. Parallelamente alla rete stradale principale, si rileva la presenza di percorsi rurali, trazzere e strade interpoderali. Tuttavia, la mancanza di un sistema di trasporto pubblico integrato e la dismissione della linea hanno progressivamente ridotto la mobilità collettiva, favorendo una forte dipendenza dall'uso dell'automobile privata.

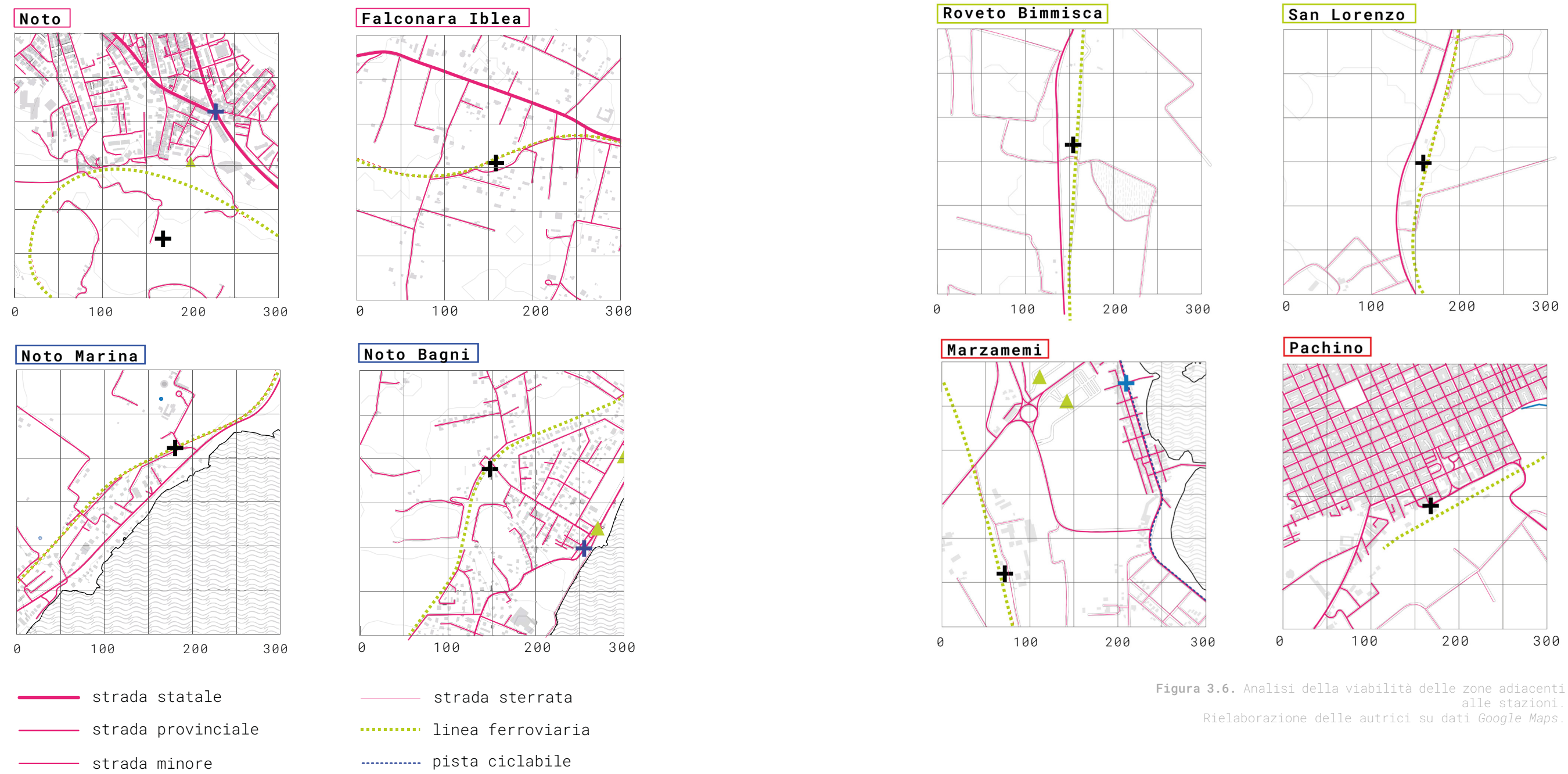


Figura 3.6. Analisi della viabilità delle zone adiacenti alle stazioni. Rielaborazione delle autrici su dati Google Maps.

3.1.4 Analisi dei servizi

Dalla lettura della mappa emerge come la presenza dei servizi risulti fortemente concentrata in corrispondenza dei principali centri urbani di Noto e Pachino, mentre lungo i tratti intermedi della linea il territorio sia caratterizzato da una dotazione di servizi più ridotta e frammentata. Nel contesto urbano di Noto, la maggiore densità edilizia è accompagnata da una ricca offerta di servizi pubblici. Qui si concentrano edifici scolastici, uffici comunali, strutture sanitarie di base, luoghi di culto. Ai piani terra degli edifici residenziali sono inoltre diffuse attività commerciali e di ristorazione, che animano il tessuto urbano.

Scendendo verso la costa, nelle aree di Noto Marina e Noto Bagni, si concentrano attività legate al turismo balneare, mentre risultano più limitati i servizi pubblici permanenti. La presenza di spazi dedicati allo sport e al tempo libero è legata soprattutto alla fruizione estiva del litorale. Nelle aree rurali prossime a Falconara Iblea, Roveto Bimmisca e San Lorenzo, prevalgono infatti attività legate all'agricoltura e al turismo di piccola scala, con la presenza di aziende agricole e strutture ricettive. Diversa la situazione in corrispondenza di Marzamemi, dove il nucleo storico e il borgo marinaro ospitano numerose attività commerciali, ristorative e culturali, fortemente orientate al turismo. Infine, Pachino è il principale polo di servizi della parte meridionale della tratta. All'interno del centro urbano si trovano strutture sanitarie, impianti sportivi, edifici di culto e attività commerciali.

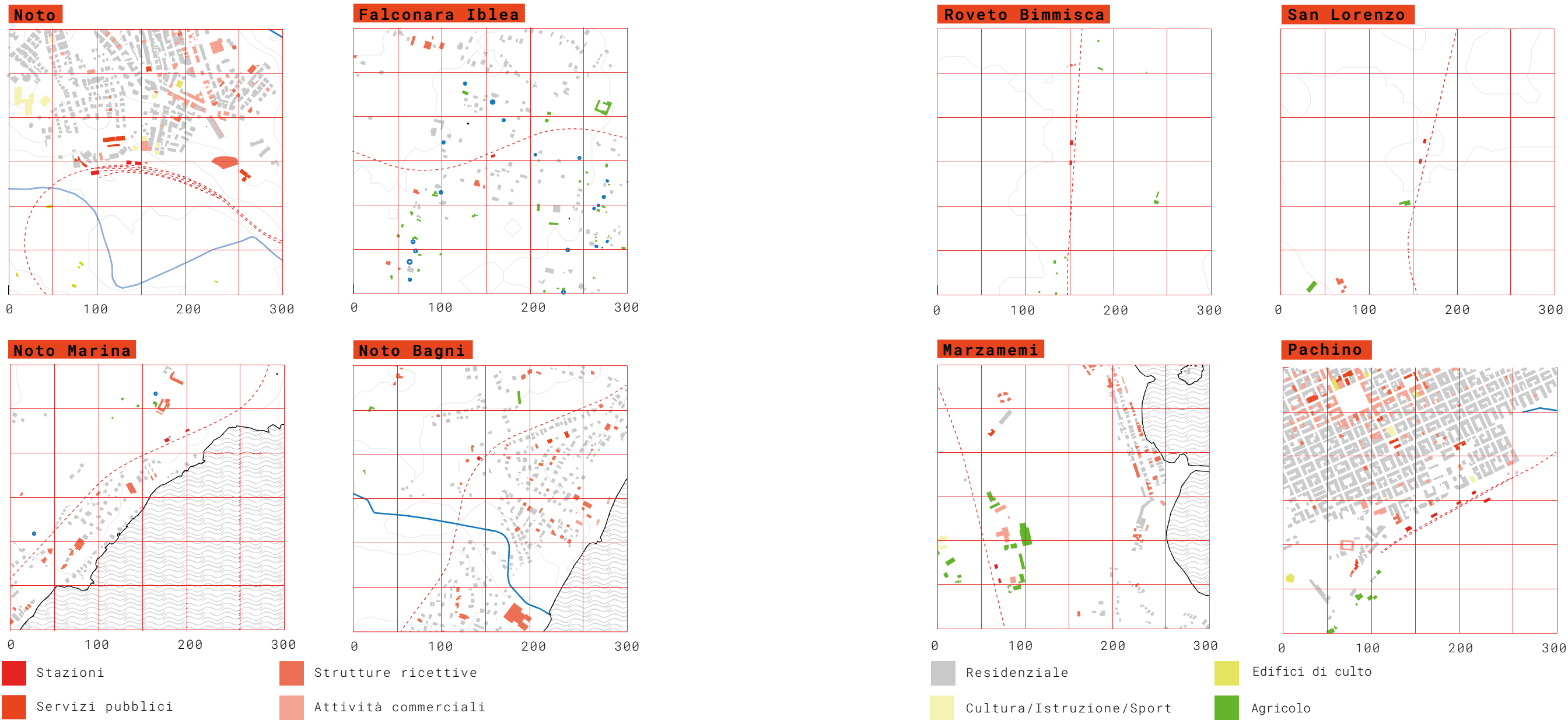
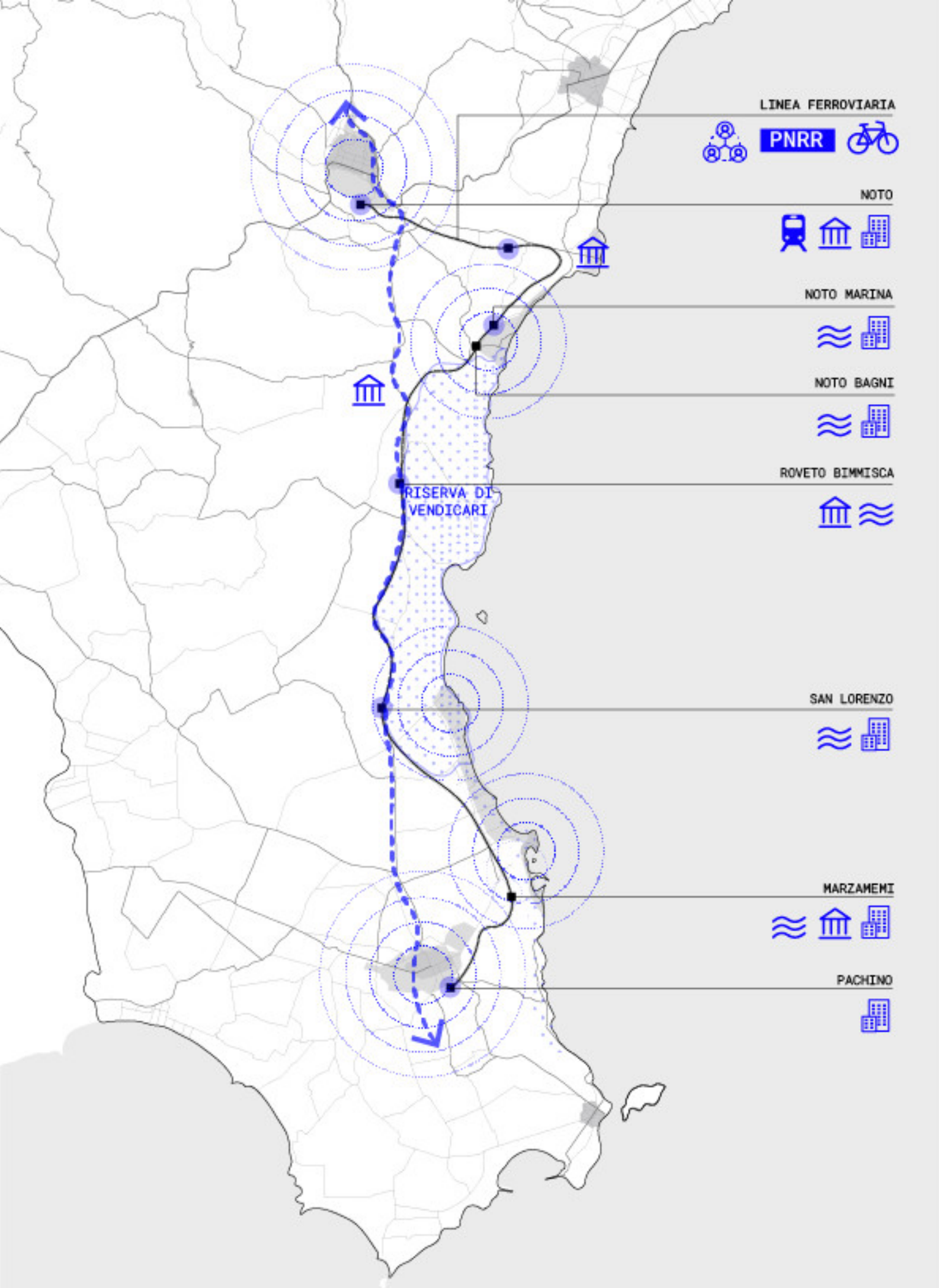


Figura 3.7. Analisi dei servizi delle zone adiacenti alle stazioni. Rielaborazione delle autrici su dati Google Maps.



SWOT Analysis della linea

allo stato attuale

L'analisi SWOT della linea è organizzata attorno ai principali temi utili alla comprensione del circuito, con riferimento ad accessibilità, mobilità e processualità, intesa come insieme delle condizioni che regolano l'attuabilità degli interventi, inclusa la disponibilità di fondi. Sono inoltre considerati il turismo e la domanda culturale, in relazione al contesto territoriale, lo stato di conservazione dei manufatti, la presenza di spazi annessi, nonché le funzioni e la proprietà dei manufatti.

STRENGTHS

Accessibilità e mobilità



Tracciato allineato ai centri urbani principali con potenziale integrazione nel tessuto territoriale¹.



Linea parallela a strade principali, favorendo connessioni logistiche tra ferrovia e viabilità esistente¹.

Processualità



Disponibilità di strumenti normativi e finanziari nazionali e regionali, come il PNRR, che prevedono fondi per mobilità sostenibile, infrastrutture ferroviarie e valorizzazione del patrimonio storico².



Compatibilità della linea con programmi di mobilità dolce e trasporto integrato, che la rendono candidata naturale per finanziamenti specifici³.

Domanda culturale e turismo



Tracciato che collega centri storici e culturali importanti potenzialmente attrattivi per turismo culturale.



Accesso a località costiere e aree naturalistiche, offrendo opportunità per turismo balneare e naturalistico.

Stato di conservazione



Elementi storici della linea ancora presenti (binari, stazioni, segnali), utili per attività di valorizzazione culturale o turistica.

Spazi annessi



Presenza di aree laterali e terreni adiacenti alla linea.

Funzioni



Fermata di Noto ancora in uso.

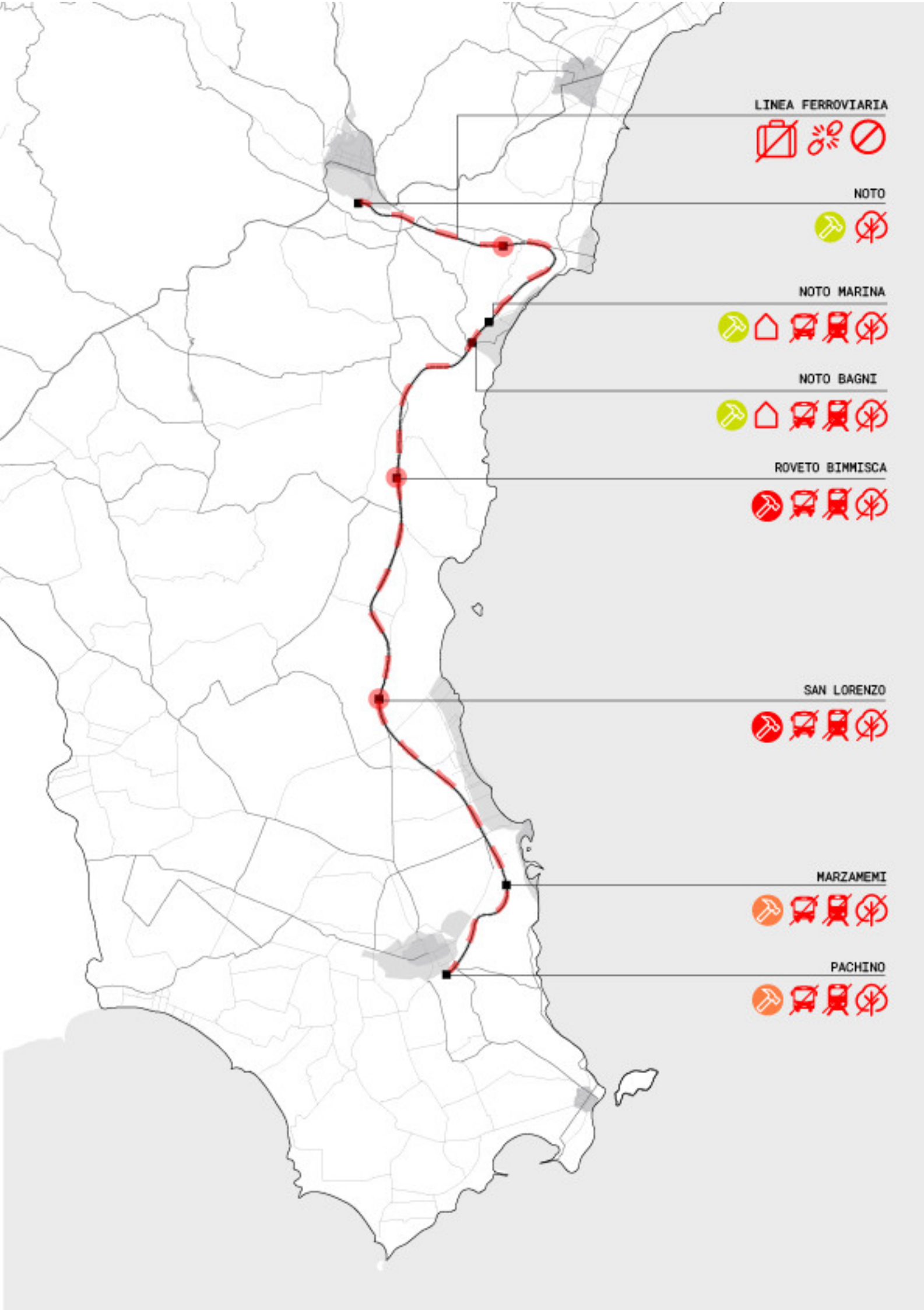
Proprietà



Proprietà mista nota (Comune, RFI, privati).

Figura 3.8. Analisi SWOT: punti di forza della linea allo stato attuale. Rielaborazione delle autrici.

FONTI Osservazione diretta sopralluogo
1 Piano territoriale Provincia di Siracusa
2 Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
3 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



WEAKNESSES

Accessibilità e mobilità



Mancanza di accessibilità reale per gli utenti, soprattutto per chi non dispone di mezzi privati.



Assenza di collegamenti integrati con il trasporto pubblico locale, che rende la mobilità lungo il tracciato praticamente nulla¹.

Processualità

PNRR

Frazione dei fondi disponibili tra più iniziative, con il rischio di concentrazione su progetti più grandi e non direttamente sulla Noto-Pachino².

Domanda culturale e turismo



Linea attualmente inattiva, che non genera domanda turistica reale.

Stato di conservazione



Infrastrutture in parte degradate, manufatti architettonici non mantenuti regolarmente. Elementi di arredo ferroviario abbandonati o vandalizzati, con impatto negativo sull'immagine della linea.



Spazi annessi



Molti spazi adiacenti alla linea sono in stato di abbandono o degrado.

Funzioni



Inattività parziale della linea, con conseguente assenza di funzione operativa reale.



Cambio di destinazione d'uso di alcuni manufatti, utilizzati come abitazione.

Proprietà



Proprietà frammentata, che può rallentare la presa di decisioni e la realizzazione di interventi coordinati. Differenze nei vincoli legali e nelle responsabilità tra pubblico e privato, che complicano manutenzione e gestione.

Figura 3.9. Analisi SWOT: punti di debolezza della linea allo stato attuale. Rielaborazione delle autrici.

FONTI

Osservazione diretta sopralluogo
1 Piano territoriale Provincia di Siracusa
2 Piano Nazione di Ripresa e Resilienza

OPPORTUNITIES

Accessibilità e mobilità



Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia 2021–2030, che promuove la riconnessione delle linee ferroviarie dismesse e il potenziamento della mobilità sostenibile¹.

PNRR

Finanziamenti PNRR per interventi per la mobilità dolce e la rigenerazione di infrastrutture ferroviarie².

Domanda culturale e turismo



Iniziativa nazionale “Treni Storici e Itinerari Turistici” promosse da Fondazione FS e Ministero del Turismo³.

Stato di conservazione



Coerenza con i programmi di recupero del patrimonio ferroviario storico sostenuti da RFI e Fondazione FS, già attivi in Sicilia su linee analoghe³.

Spazi annessi



Coerenza con il Programma Regionale “Rigenerazione Verde Urbana ed Extraurbana”, che prevede interventi su aree degradate o in disuso⁴.

Proprietà



Applicazione di strumenti del Fondo per la Rigenerazione Urbana (Legge di Bilancio 2020 e successive), che consente il recupero di immobili pubblici o misti a fini sociali, culturali o turistici⁵.



Possibilità di includere tratti o edifici ferroviari nel Fondo per il Recupero del Patrimonio Pubblico⁶.

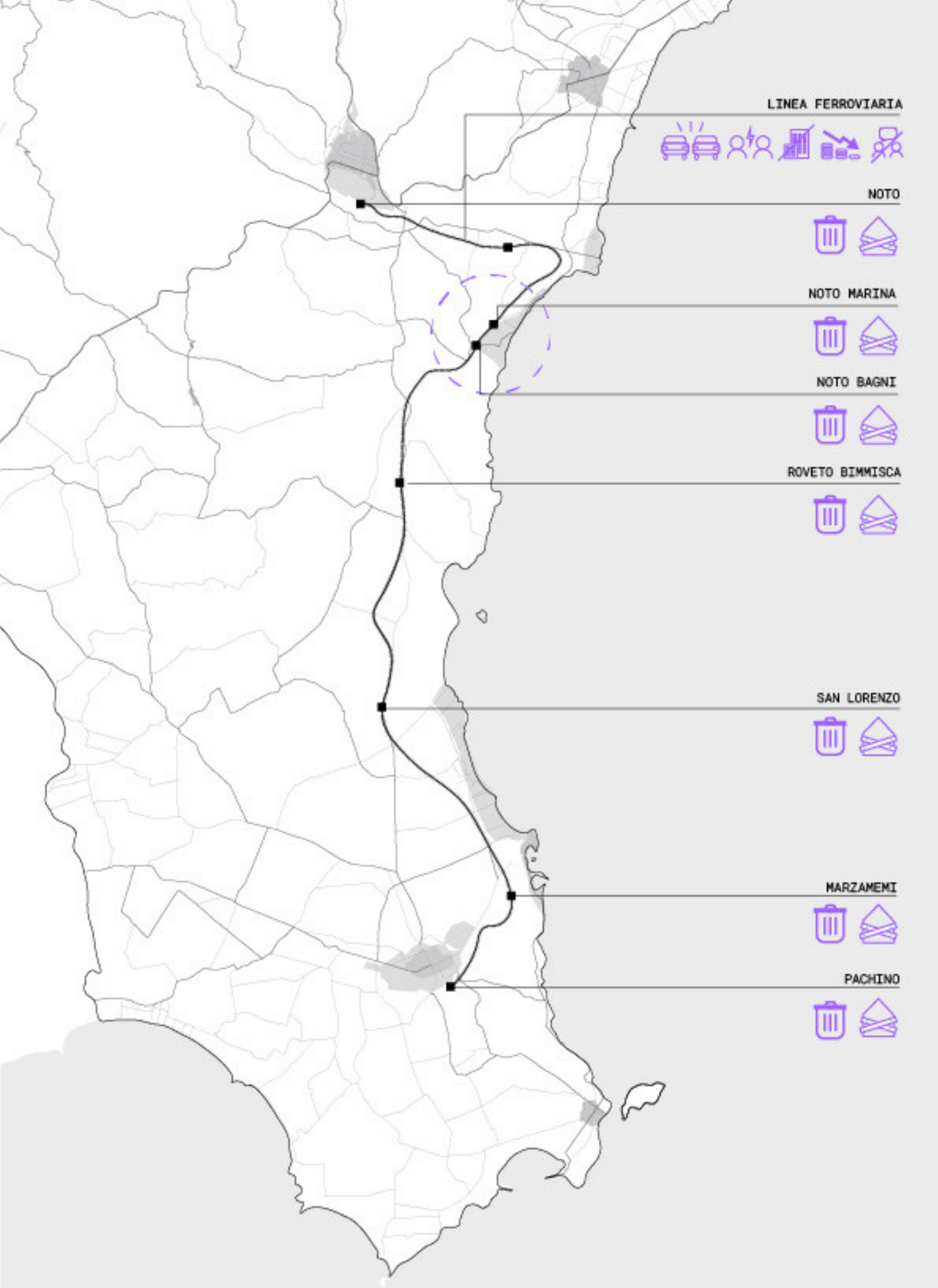


Coerenza con le politiche di partenariato pubblico-privato previste nel Codice dei Contratti Pubblici⁷.

FONTI

- 1 Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia
- 2 Piano Nazione di Ripresa e Resilienza
- 3 Fondazione FS
- 4 Regione Sicilia Informa
- 5 Legge di Bilancio
- 6 Decreto ministeriale 396/2021 – MIT
- 7 Decreto legislativo 36/2023

Figura 3.10. Analisi SWOT: opportunità della linea allo stato attuale. Rielaborazione delle autrici.



THREATS

Accessibilità
e mobilità

Concorrenza esclusiva dell'auto privata, consolidando l'uso stradale e riducendo l'ipotesi di un trasporto alternativo.



Rischio di frammentazione territoriale, con i centri abitati lungo la tratta privi di collegamenti efficienti.

Processualità



Incoerenza tra iniziative finanziate e fabbisogni reali della linea, con progetti poco efficaci.



Rischio di mancata sostenibilità economica, anche se i fondi iniziali sono disponibili, se non accompagnati da un piano gestionale a lungo termine.

Stato di
conservazione

Perdita definitiva di parti strutturali o storiche della linea, se non vengono effettuati interventi conservativi.

Spazi annessi



Aumento del degrado ambientale e paesaggistico, soprattutto nelle aree esterne alla sede ferroviaria, con conseguente perdita di opportunità paesaggistiche e di fruizione pubblica se non gestiti.

Funzioni



Degrado progressivo della linea, che ne compromette l'efficienza funzionale in caso di riattivazione.

Proprietà



Rischio di contenziosi tra proprietari diversi o tra proprietari e comunità locali, con possibile abbandono o sottoutilizzo di tratti della linea se non si raggiunge un accordo operativo tra soggetti proprietari.

Figura 3.11. Analisi SWOT: minacce della linea allo stato attuale.
Rielaborazione delle autrici.

3.2 I manufatti ferroviari

1 Giuliana Calvo, Monica Demarco, "A truvatura": la ricchezza nasco- sta della strada ferrata tra Noto e Pachino, Tesi di laurea magi- strale in Archi- tettura, Politec- nico di Torino, 2017, p. 150. Relatrici: Prof.ssa Silvia Gron, Prof.ssa Manuela Rebau- dengo.

In base alle loro funzioni originarie, i manufatti ferroviari lungo il tracciato comprendono: fabbricati viaggiatori, fabbricati merci, depositi locomotive, strutture di servizio e case cantoniere. Le stazioni di Noto e Pachino concentrano quasi tutte le tipologie, mentre nelle restanti sei fermate sono presenti principalmente il fabbricato viaggiatori e i fabbricati merci. L’analisi dello stato di fatto dei fabbricati ferroviari evidenzia una netta distinzione tra le proprietà che compongono il sistema ferroviario: il tracciato è di proprietà di Rete Ferroviaria Italiana, mentre i manufatti edilizi presentano una situazione frammentata. In particolare, secondo dati disponibili al 2015¹, i dodici caselli ferroviari si dividono tra proprietà delle Ferrovie dello Stato e proprietà privata; i fabbricati viaggiatori di Noto Marina e Marzamemi risultano di proprietà privata, mentre gli altri edifici ferroviari sono suddivisi tra proprietà dei Comuni di Noto e Pachino e proprietà RFI.

Dal punto di vista infrastrutturale, la linea è contraddistinta dalla presenza di ponti e trincee, in particolare dal ponte a tre luci sul Fiume Tellaro e il tratto in trincea tra Roveto e Vendicari, opere di notevole impegno tecnico e di forte impatto per l’epoca.

LEGENDA

■ Stazioni

■ Fermate

Centri storici

Linea ferroviaria Noto-Pachino

Autostrada A18 Siracusa-Gela

Strade Statali

Strade Provinciali

Fiumi

PROPRIETÀ

Comuni di Noto e Pachino

RFI

Privata

FABBRICATI

Fv Fabbricato viaggiatori

Fm Fabbricato merci

Dl Deposito locomotive

Sp Spogliatoio personale

Fb Fabbricato bagni

Cc Casa cantoniera

Casello proprietà FS

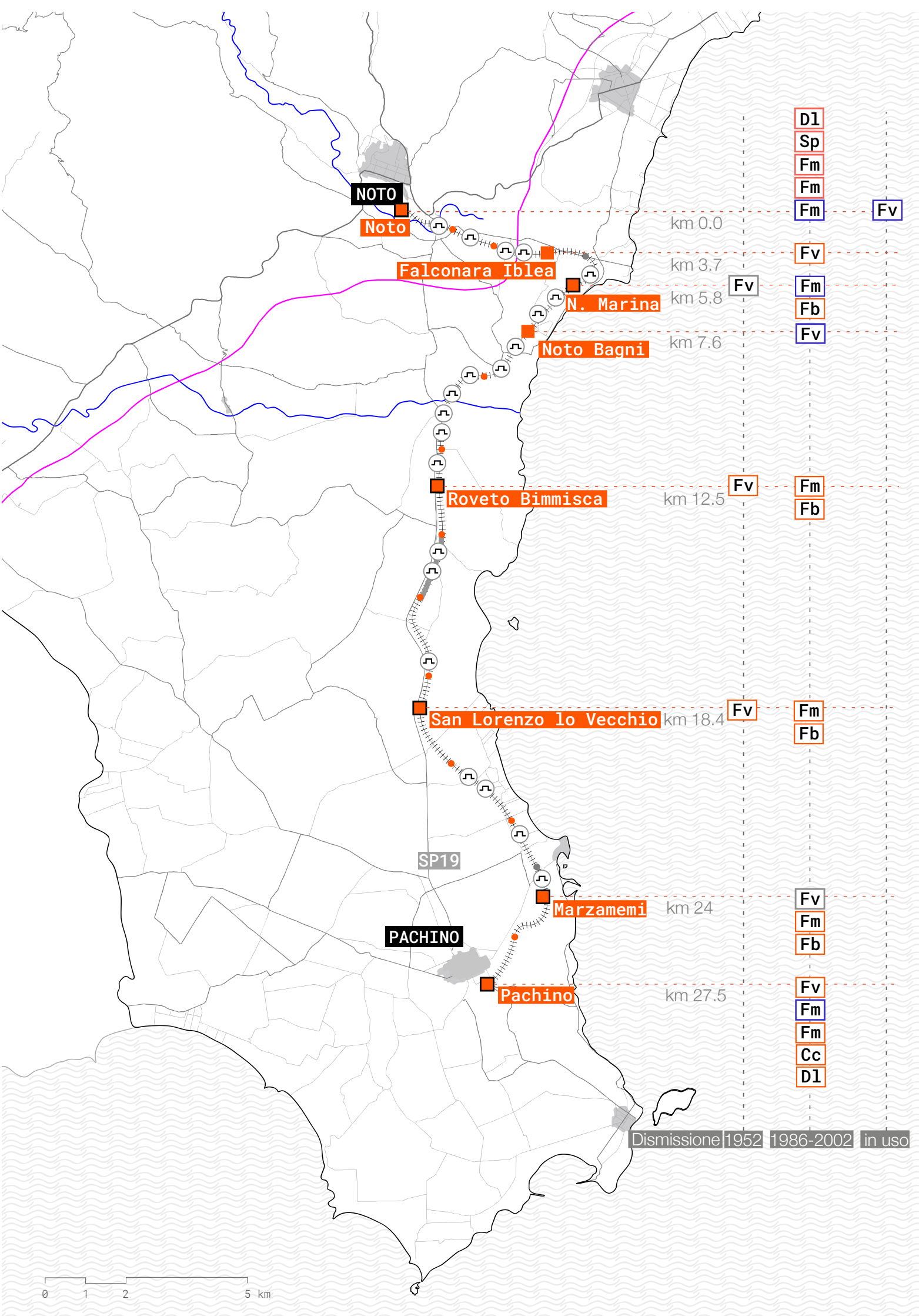
Casello proprietà privata

ALTRE INFRASTRUTTURE

Ponti

Tratta in trincea

Figura 3.12. Linea Noto-Pachino: fabbricati, infrastrutture e proprietà. Rielaborazione delle autrici su dati Google Maps.



3.2.1 Analisi dei degradi

Di seguito vengono raccolte le schede di analisi dello stato di fatto delle tre stazioni oggetto di studio, situate rispettivamente a Noto, Noto Marina e Pachino, e dei loro manufatti ferroviari. La selezione è avvenuta in seguito alla valutazione dello stato di degrado dei manufatti ferroviari e sulla base della documentazione reperita. In particolare, il contenuto delle schede costituisce l'esito dei sopralluoghi effettuati tra il 15 e il 20 luglio 2025, nel corso dei quali sono state visitate tutte le stazioni e fermate lungo la tratta Noto-Pachino. Durante tali giornate sono state rilevate le principali caratteristiche architettoniche e conservative dei manufatti ed è stato inoltre eseguito un rilievo fotografico sistematico a supporto della documentazione.



Figure 3.13 - 3.16. Sopralluogo presso la stazione di Noto, luglio 2025. Fotografie delle autrici.

L'analisi è articolata secondo una struttura omogenea, così da consentire un confronto immediato tra i diversi fabbricati e tra le diverse stazioni e fermate. Al termine di ciascuna scheda è riportata una valutazione dello stato di conservazione complessivo, espressa secondo le seguenti categorie:

Buono

il fabbricato ha subito, nel corso degli anni, dei lavori di ristrutturazione e/o manutenzione. Ciò comporta la sola necessità di eseguire manutenzione ordinaria in futuro.

Discreto

stato conservativo che prevede interventi di inserimento infissi, restauro di interno ed esterno e revisione del manto di copertura

Pessimo

stato conservativo che prevede la sostituzione di parti o di agire tramite inserimento infissi, restauro di interno ed esterno, sostituzione totale del manto e della struttura della copertura, ad esclusione degli interventi strutturali della muratura.

Inagibile

stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli citati nella categoria precedente.

Tale metodologia ha consentito di restituire un quadro complessivo dello stato attuale dei fabbricati, utile alla definizione di eventuali interventi di demolizione, manutenzione o valorizzazione.

Stazione di Noto

Progressiva: km 0.0

Collocazione dell'area ferroviaria

L'area è delimitata a Nord dalla città consolidata e da un piazzale adibito al parcheggio, a Sud dai terreni agricoli coltivati, a Est dalla prosecuzione dell'antico tracciato ferroviario e a Ovest da una rampa di accesso e un piccolo piazzale. L'antico tracciato ferroviario è ancora leggibile, nonostante i binari siano stati rimossi.

Stato di conservazione dell'area

Attualmente l'area è invasa da vegetazione spontanea, detriti e segni vandalici.



- LEGENDA
- 1. Fabbricato viaggiatori
 - 2. Fabbricato merci
 - 3. Fabbricato merci
 - 4. Spogliatoio personale
 - 5. Fabbricato merci
 - 6. Deposito locomotive *

* Il deposito locomotive non rientra nell'ambito degli interventi previsti, in quanto fa parte delle attività di ripristino della linea ferroviaria gestite da RFI; di conseguenza, la sua analisi non è oggetto di questa relazione.



1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e due appartamenti capo stazione.
Tipologia	edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e cinque luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	528 m²
Struttura portante	muratura in pietra calcarea locale (spessore medio 50 cm)
Copertura	a falde
Facciate	intonacate e tinteggiate, restaurate nel 2022.

Analisi dello stato di fatto

Facciata	muratura intonacata, con finitura chiara e cornici marcapiano e bugnato laterale.
Infissi	in parte sostituiti e alcune aperture sono state murate.
Copertura	non mostra segni evidenti di infiltrazioni o degrado esteso; il sistema di smaltimento delle acque piovane risulta integro.

In fase di sopralluogo, non è stato possibile accedere al fabbricato in quanto risultava chiuso. Pertanto, non si è potuto verificare direttamente lo stato di conservazione degli ambienti interni. Le osservazioni si limitano quindi alle condizioni esterne visibili e alle informazioni reperibili da fonti secondarie.

Stato di conservazione e interventi

Buono
il fabbricato ha subito, nel corso degli anni, dei lavori di ristrutturazione e/o manutenzione. Ciò comporta la sola necessità di eseguire manutenzione ordinaria in futuro.

Discreto
Pessimo
Inagibile



2_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare, su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	125 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a capanna, mancante
Facciate	intonacate e tinteggiate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	intonacata. A causa dell'esposizione atmosferica e mancata manutenzione nel tempo, l'intonaco risulta caratterizzato da degrado, con alterazioni cromatiche, esfoliazioni, distacchi localizzati e graffiti vandalici. Inoltre, il dissesto strutturale ha determinato la comparsa di fessurazioni, mentre l'umidità ha favorito lo sviluppo di patina biologica sul prospetto laterale esposto a Nord.
Infissi	originariamente di forma rettangolare e rotonda, sono ora prive di vetri e cornici complete e alcune risultano recentemente chiuse. Gli elementi metallici, parte integrante delle aperture, mostrano segni di corrosione.
Copertura	attualmente assente
Interno	dall'esterno si osservano crepe, distacco di intonaco, pietre e mattoni mancanti. Tale spazio è invaso da vegetazione infestante e detriti, rendendo impossibile l'accesso.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



3_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	220 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde
Facciata	intonacata, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	intonacata. Mostra alcuni segni di degrado, come alterazioni cromatiche e distacco di parti.
Infissi	mancanti, aperture chiuse o sbarrate
Copertura	tegole sollevate
Interno	non osservabile

La zona circostante è invasa da vegetazione e rifiuti.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



Figura 3.27.



Figura 3.28.



Figura 3.29.

4_Fabbricato spogliatoio personale

Funzione	fabbricato spogliatoio personale
Tipologia	pianta rettangolare su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	88 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	piana
Facciate	intonacata e tinteggiata, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	muratura intonacata, con presenza di graffiti vandalici e alterazioni cromatiche
Infissi	presenza di serrande e persiane lignee deteriorate, con graffiti vandalici. Finestre in frantumi. Inferriate in discrete condizioni.
Copertura	piana, in condizioni discrete

L'ambiente circostante è trascurato, con erba alta e piante cresciute spontaneamente vicino alla struttura, accanto a detriti e rifiuti, indicando un'assenza di cura nel tempo.



Figura 3.30.



Figura 3.31.



Figura 3.32.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Stato conservativo che prevede la necessità di sostituire parti o di agire tramite inserimento infissi, restauro di interno ed esterno, sostituzione totale del manto e della struttura della copertura, ad esclusione degli interventi strutturali della muratura.

Inagibile

5_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	150 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	mancante
Facciate	intonacate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	muratura intonacata, con alterazioni cromatiche, rigonfiamenti, esfoliazioni, distacchi localizzati, lacune e graffiti vandalici.
Infissi	prospetti contraddistinti da due aperture per ogni prospetto laterale e da un ingresso sulla facciata principale, tutti mancanti di infissi
Copertura	attualmente assente, era a capanna

A causa dell'impossibilità di accedere all'area esterna circostante, non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile

Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



Figura 3.33.



Figura 3.34.

Stazione di Noto Marina

Progressiva: km 5.9

Collocazione dell'area ferroviaria

La fermata di Noto Marina è situata in una zona costiera, immersa tra aree agricole e spazi aperti. A Nord si estendono campi coltivati e terreni rurali, mentre a Sud si apre il mare. A Est e Ovest si trovano strade di accesso e alcune abitazioni sparse, che collegano la fermata al piccolo centro abitato e alla costa circostante.

Stato di conservazione dell'area

Attualmente l'area è interessata da lavori in corso e presenta materiali accatastati.



LEGENDA

- 1. Fabbricato viaggiatori
- 2. Fabbricato merci

0 40 m



1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e due appartamenti capo stazione
Tipologia	edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e tre luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	335 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde
Facciate	intonacate e tinteggiate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	dipinta di un colore rosa, presenta evidenti alterazioni cromatiche e tracce di umidità, suggerendo un prolungato periodo di inattività e mancanza di manutenzione.
Infissi	le finestre sono in condizioni di deterioramento, mentre alcune persiane appaiono danneggiate.
Copertura	condizioni complessivamente abbastanza buone. Nel complesso, l'edificio mostra una buona solidità strutturale.

La vegetazione e i cespugli presenti nell'area circostante risultano curati, dando una percezione meno trascurata rispetto a un'area totalmente incolta.

Non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio, poichè di proprietà privata.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto
Stato conservativo che prevede interventi di inserimento infissi, restauro di interno ed esterno e revisione del manto di copertura

Pessimo

Inagibile



2_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare, su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	100 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a capanna, mancante
Facciate	intonacate e tinteggiate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	la facciata frontale è caratterizzata da una superficie ampiamente deteriorata, con evidenti lacune, alterazioni cromatiche, depositi superficiali e distacchi.
Infissi	mancanti
Copertura	completamente crollata, lasciando esposte le murature superiori, che mostrano evidenti segni di deterioramento.

Stato di conservazione e interventi

- Buono
- Discreto
- Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.

La vegetazione e i cespugli presenti nell’area circostante risultano curati, dando una percezione meno trascurata rispetto a un’area totalmente incolta.

Non è stato possibile verificare le condizioni interne dell’edificio, poichè di proprietà privata.



Stazione di Pachino

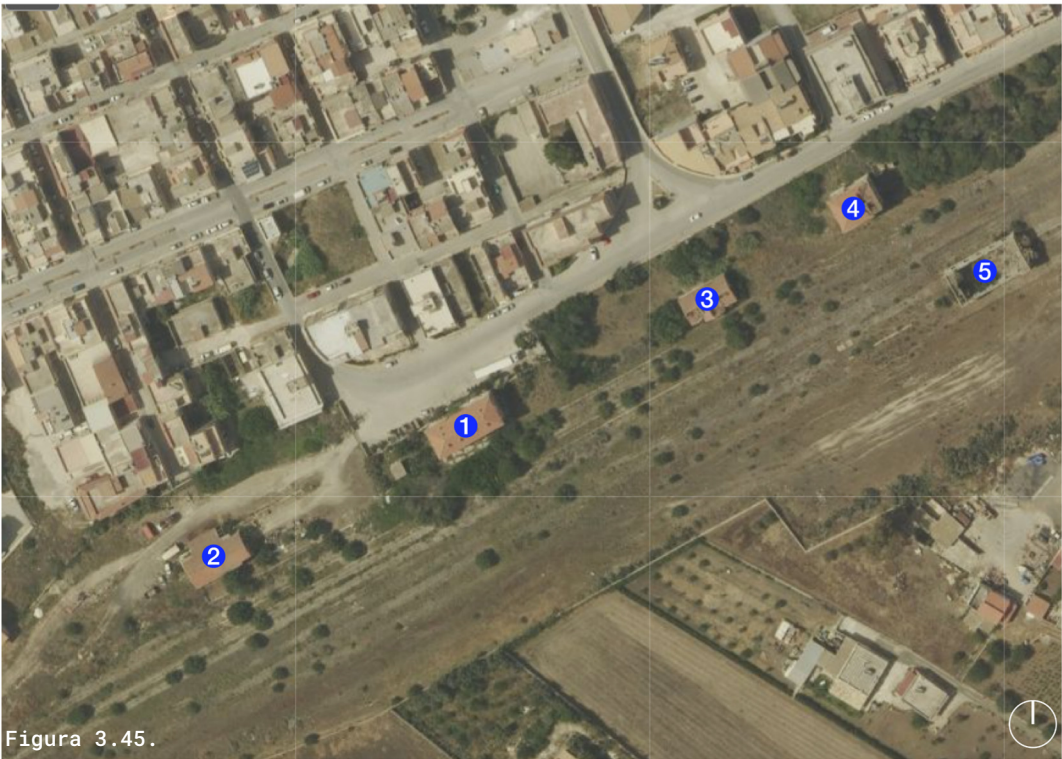
Progressiva: km 27.4

Collocazione dell’area ferroviaria

La stazione di Pachino è situata ai margini del centro urbano, con l’area delimitata a Nord da edifici residenziali e strade locali, a Sud da terreni agricoli, a Est dalla prosecuzione del tracciato ferroviario verso la costa e a Ovest da un piazzale di accesso e un parcheggio.

Stato di conservazione dell’area

L’area è in stato di degrado e abbandono, con vegetazione spontanea, detriti e segni di vandalismo.



- LEGENDA
- 1. Fabbricato viaggiatori
 - 2. Fabbricato merci
 - 3. Fabbricato merci
 - 4. Casa cantoniera
 - 5. Deposito locomotive



1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e appartamenti
Tipologia	Edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e cinque luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	516 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde
Facciate	intonacate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	La superficie muraria esterna mostra distacchi, esfoliazioni, colature e alterazioni cromatiche. Sono visibili anche alcune fessurazioni. Una fitta vegetazione rampicante, ormai secca, ricopre parte della facciata laterale, contribuendo al degrado estetico e strutturale. Tuttavia, si riconoscono ancora alcuni elementi architettonici originari, come cornici, marcapiani e modanature, che rivelano un edificio di un certo pregio architettonico.
Infissi	Tutte le aperture sono murate, il che suggerisce che l'edificio non sia più in uso da tempo, mentre gli infissi sono completamente mancanti.
Copertura	Il tetto appare danneggiato, con tegole sollevate, porzioni del cornicione lesionate e vegetazione spontanea che cresce sulla sommità, segno di infiltrazioni d'acqua e mancata manutenzione.



Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo
Stato conservativo che prevede la necessità di sostituire parti o di agire tramite inserimento infissi, restauro di interno ed esterno, sostituzione totale del manto e della struttura della copertura, ad esclusione degli interventi strutturali della muratura.

Inagibile

2_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare, su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	200 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	mancante
Facciata	intonacate e tinteggiate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	a causa dell'esposizione atmosferica, l'intonaco risulta caratterizzato da degrado, con alterazioni cromatiche e distacchi localizzati. Inoltre, il dissesto strutturale ha determinato la comparsa di fessurazioni.
Infissi	non è possibile analizzare lo stato degli infissi poiché coperti da vegetazione.
Copertura	presente, in stato discreto
Interno	si tratta di un edificio attualmente abitato, presumibilmente in maniera impropria, e circondato da vegetazione spontanea. Lo stato complessivo dello spazio interno non risulta osservabile dall'esterno, in quanto un cancello posto all'ingresso ne impedisce l'accesso.



Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



3_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare, su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	100 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a capanna
Facciata	intonacate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	a causa dell'esposizione atmosferica e mancata manutenzione nel tempo, l'intonaco risulta caratterizzato da degrado, con alterazioni cromatiche. Il fabbricato risulta visibile in parte soltanto lato strada, dunque non è possibile analizzare ogni degrado presente.
Infissi	mancanti
Copertura	compromessa
Interno	lo spazio interno non risulta agibile o osservabile dall'esterno.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



Figura 3.55.



Figura 3.56.

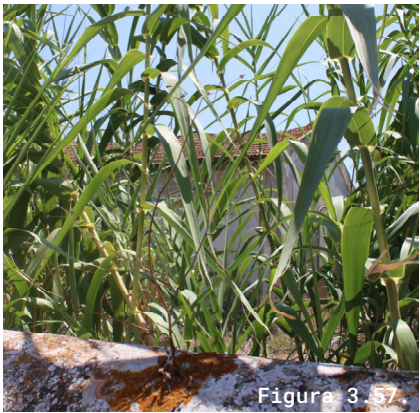


Figura 3.57.

4_Casa cantoniera

Funzione	casa cantoniera
Tipologia	pianta rettangolare, tre elevazioni
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	520 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde, compromessa
Facciata	intonacate e tinteggiate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	a causa dell'esposizione atmosferica, le facciate risultano caratterizzate da degrado, con alterazioni cromatiche, distacchi localizzati e umidità di risalita. Inoltre, il dissesto strutturale ha determinato la comparsa di fessurazioni. Si riconoscono ancora alcuni elementi architettonici originari, come cornici, marcapiani e modanature, che rivelano un edificio di un certo pregio architettonico.
Infissi	al piano terra, le aperture sono state murate, mentre al piano primo mancano gli infissi oppure sono fortemente danneggiati
Copertura	travi lignee compromesse e porzioni mancanti
Interno	Lo spazio interno non risulta agibile o osservabile dall'esterno.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



Figura 3.58.



Figura 3.59.



Figura 3.60.

_FOCUS

LE ALTRE STAZIONI LUNGO LA LINEA
Analisi dei degradi

La medesima metodologia di analisi è stata applicata anche alle restanti stazioni e fermate presenti lungo l'intera linea ferroviaria, al fine di garantire un approccio omogeneo e comparabile tra i diversi casi esaminati. Per ciascun manufatto sono stati analizzati lo stato di conservazione, le caratteristiche architettoniche e le relazioni con il contesto territoriale di riferimento. L'adozione di criteri condivisi ha consentito una lettura sistematica delle condizioni attuali dei beni analizzati. I risultati di questo approfondimento vengono restituiti attraverso apparati descrittivi coerenti. Anche per queste stazioni e fermate, l'analisi è presentata sotto forma di schede, organizzate secondo una struttura unitaria.



Figura 3.61. Collage con fotografie delle stazioni, luglio 2025.
Elaborazione originale delle autrici.

Fermata di Falconara Iblea

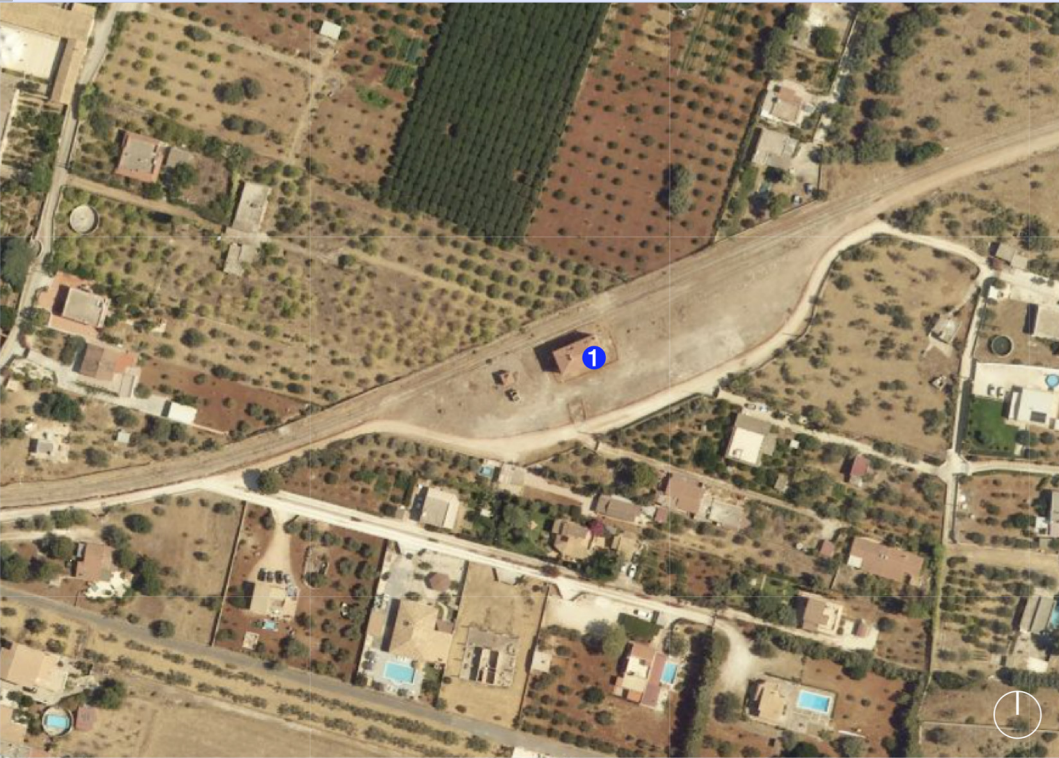
Progressiva: km 3.7

Collocazione dell'area ferroviaria

La fermata di Falconara Iblea si trova in un contesto rurale, circondata da campi. A Nord-ovest corre la linea ferroviaria, mentre a nord-est si sviluppa una strada sterrata che conduce agli ingressi di alcune abitazioni.

Stato di conservazione dell'area

Attualmente l'area è invasa da vegetazione spontanea, detriti, rifiuti e segni vandalici.



LEGENDA

1. Fabbricato viaggiatori

0 40 m



1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e appartamenti
Tipologia	Edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e tre luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	240 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde
Facciate	intonacate e tinteggiate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	la superficie muraria esterna mostra evidenti tracce di umidità, lacune, graffiti e alterazioni cromatiche, soprattutto nella parte superiore, indicanti possibili infiltrazioni di acqua.
Infissi	le aperture, come le finestre ad arco e le porte, sono in condizioni di abbandono, con infissi deteriorati o mancanti e vetri rotti o assenti.
Copertura	in condizioni di deterioramento, con presenza di vegetazione spontanea e tegole disallineate o mancanti, favorendo le infiltrazioni di acqua. In particolare, lungo il prospetto nord-est del fabbricato, gran parte della linea di gronda risulta danneggiata e interrotta, con tegole sollevate e potenzialmente instabili.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.

A causa dell'impossibilità di accedere all'area esterna circostante, non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio.



Figura 3.66.

Stazione di Noto Bagni

Progressiva: km 7.6

Collocazione dell'area ferroviaria

La fermata di Noto Bagni è collocata ai margini del centro abitato di Lido di Noto, tra l'area urbana e il paesaggio rurale costiero. A Ovest della fermata si estendono ampie aree agricole. A Sud-Est il tracciato si avvicina alla costa, rendendo la fermata prossima al mare. A Nord-Est è presente una strada di campagna che collega la zona ferroviaria alle abitazioni sparse e ai piccoli lotti agrari circostanti.

Stato di conservazione dell'area

Attualmente l'area è interessata da lavori in corso e presenta materiali accatastati.



Figura 3.67.

LEGENDA

1. Fabbricato viaggiatori



Figura 3.68.

1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori riconvertito in abitazione privata
Tipologia	edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e due luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	190 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde
Facciate	intonacate e tinteggiate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	alterazioni cromatiche e depositi superficiali, indicativi di un prolungato periodo di inattività e assenza di manutenzione ordinaria. Sono presenti anche alcune fessurazioni.
Infissi	persiane danneggiate
Copertura	condizioni generali discrete. Tuttavia, le travi lignee della copertura presentano fenomeni di degrado biologico, dovuti a prolungata esposizione all'umidità.
Interno	dall'esterno si osservano crepe, distacco di intonaco, pietre e mattoni mancanti. Tale spazio è invaso da vegetazione infestante e detriti, rendendo impossibile l'accesso.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile

Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



Figura 3.69.



Figura 3.70.



Figura 3.71.

Stazione di Roveto Bimmisca

Progressiva: km 12.5

Collocazione dell'area ferroviaria

La stazione di Roveto Bimmisca è situata a sud-ovest del centro abitato di Noto, in una zona pianeggiante caratterizzata da una fitta rete di strade poderali e piccole masserie. A Nord si estendono aree agricole, mentre a Sud il tracciato ferroviario prosegue verso la costa, attraversando un paesaggio aperto e scarsamente edificato. L'intorno è tranquillo e scarsamente antropizzato,

Stato di conservazione dell'area

L'area mostra segni evidenti di abbandono e mancanza di manutenzione. Alcune porzioni dell'area risultano recintate per lavori in corso.

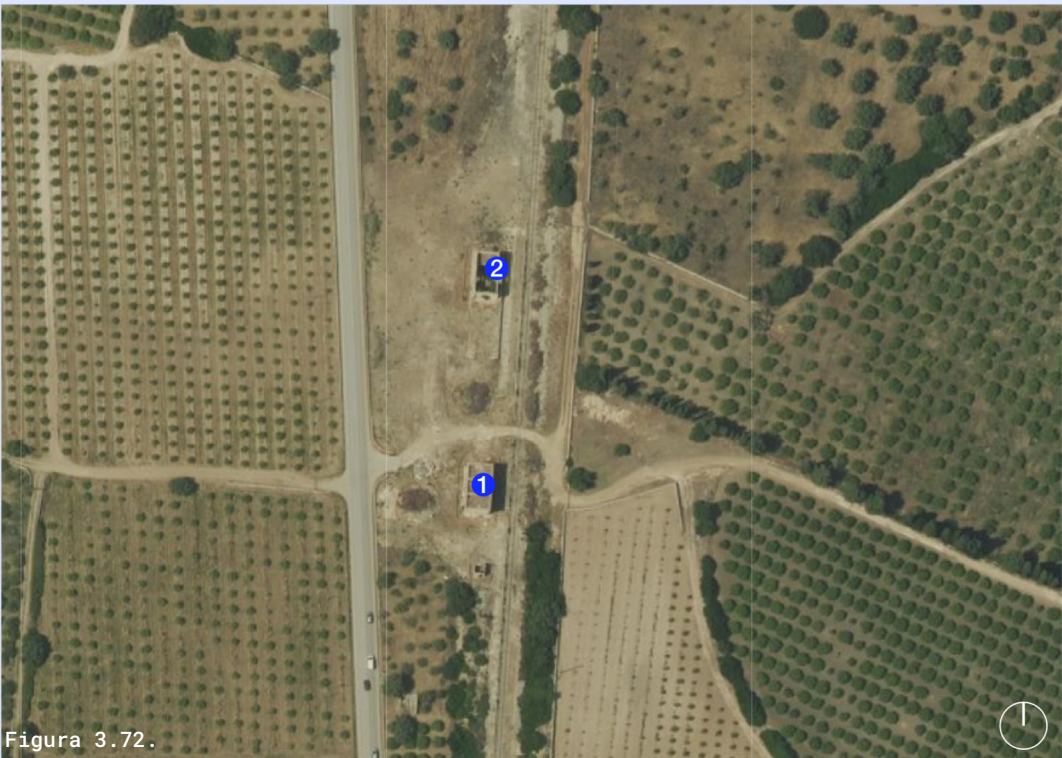


Figura 3.72.

LEGENDA

- 1. Fabbricato viaggiatori
- 2. Fabbricato merci



Figura 3.73.

1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e appartamenti
Tipologia	edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e tre luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	260 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde, con evidenti cedimenti
Facciate	intonacate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	La superficie muraria esterna mostra evidenti tracce di lacune, distacchi, umidità di risalita, graffiti e alterazioni cromatiche, soprattutto nella parte superiore, indicanti possibili infiltrazioni di acqua.
Infissi	Le aperture sono in parte mancanti di infissi, in parte con infissi deteriorati e in parte murate.
Copertura	La copertura evidenzia cedimenti diffusi, compromettendo l'integrità strutturale complessiva.

A causa dell'impossibilità di accedere all'area esterna circostante, non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio.



Figura 3.74.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.

2_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare, su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	100 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	mancante
Facciata	intonacate e tinteggiate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	a causa dell'esposizione atmosferica e mancata manutenzione nel tempo, l'intonaco risulta caratterizzato da degrado, con alterazioni cromatiche ed esfoliazioni. Inoltre, l'umidità ha favorito lo sviluppo di patina biologica sui prospetti esposti a Ovest e a Nord.
Infissi	le aperture sono ora prive di infissi, mentre alcune sono dotate soltanto di griglie metalliche.
Copertura	attualmente assente, era a capanna
Interno	anche lo stato complessivo dello spazio interno, osservabile dall'esterno, evidenzia un degrado significativo, con crepe, distacco di intonaco, pietre e mattoni mancanti.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.



Figura 3.75.

Stazione di S. Lorenzo lo Vecchio

Progressiva: km 18.4

Collocazione dell'area ferroviaria

La stazione di San Lorenzo Lo Vecchio è situata in un contesto rurale, tra campi coltivati e terreni incolti, lungo la linea ferroviaria Noto–Pachino. Si trova a Nord-est del centro abitato di Noto, in una zona pianeggiante. A Est e a Sud si estendono ampie aree coltivate, mentre a Ovest il tracciato ferroviario prosegue verso zone meno antropizzate, attraversando un paesaggio agricolo.

Stato di conservazione dell'area

L'area ferroviaria mostra evidenti segni di abbandono e trascuratezza. Alcune porzioni risultano recintate per lavori in corso e per motivi di sicurezza. La vegetazione spontanea si sviluppa nelle aree circostanti gli edifici.



Figura 3.76.

LEGENDA

- 1. Fabbricato viaggiatori
- 2. Fabbricato merci

0 40 m



Figura 3.77.

1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e appartamenti
Tipologia	edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e tre luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	320 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde, con evidenti cedimenti
Facciate	intonacate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	la superficie muraria esterna mostra lacune, distacchi, esfoliazioni, graffiti e alterazioni cromatiche, soprattutto nella parte superiore, indicanti possibili infiltrazioni di acqua.
Infissi	al piano terra, le aperture sono state murate, mentre al piano primo sono prive di infissi. Inoltre, l'edificio è contornato da vegetazione spontanea.
Copertura	cedimenti diffusi e presenza di vegetazione, compromettendo l'integrità strutturale complessiva.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.

A causa dell'impossibilità di accedere all'area esterna circostante, non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio.



2_Fabbricato merci

Funzione	fabbricato merci
Tipologia	pianta rettangolare, su un unico livello
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	100 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a capanna, mancante
Facciate	intonacate e tinteggiate, con segni di degrado

Analisi dello stato di fatto

Facciata	La facciata frontale è caratterizzata da una evidente fessurazione, oltre che da lacune, alterazioni cromatiche e depositi superficiali.
Infissi	Le aperture sono totalmente prive di infissi.
Copertura	a falde, con alcune tegole sollevate

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Inagibile
Stato di totale insicurezza della struttura, che comporta la demolizione totale del manufatto o la realizzazione di interventi di rafforzamento della muratura, oltre a quelli previsti dalla categoria precedente.

La presenza di vegetazione spontanea all'esterno e all'interno del manufatto indica una prolungata assenza di manutenzione.

Non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio, poichè di proprietà privata.



Stazione di Marzamemi

Progressiva: km 24

Collocazione dell'area ferroviaria

La stazione di Marzamemi è situata in prossimità del centro urbano ed è delimitata a Nord da edifici residenziali e commerciali, a Sud da terreni agricoli, a Est dalla prosecuzione del tracciato ferroviario e a Ovest da un piccolo piazzale di accesso e percorsi carrabili.

Stato di conservazione dell'area

L'area si presenta in evidente stato di abbandono, con vegetazione spontanea diffusa, detriti sparsi e segni di vandalismo.



Figura 3.83.

LEGENDA

- 1. Fabbricato viaggiatori
- 2. Fabbricato merci

0 40 m



Figura 3.84.



Figura 3.85.



Figura 3.86.

1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e appartamenti
Tipologia	edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e tre luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	320 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde
Facciate	intonacate e tinteggiate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	la superficie muraria esterna mostra lacune, distacchi, esfoliazioni, umidità di risalita, graffiti, colature e alterazioni cromatiche.
Infissi	in parte presenti, in parte murati
Copertura	complessivamente in buono stato

A causa dell'impossibilità di accedere all'area esterna circostante, non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio.



Figura 3.87.



Figura 3.88.



Figura 3.89.

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Stato conservativo che prevede la necessità di sostituire parti o di agire tramite inserimento infissi, restauro di interno ed esterno, sostituzione totale del manto e della struttura della copertura, ad esclusione degli interventi strutturali della muratura.

Inagibile

1_Fabbricato viaggiatori

Funzione	fabbricato viaggiatori e appartamenti
Tipologia	edificio a corpo centrale unico a due elevazioni e tre luci
Epoca di costruzione	anni trenta del XX secolo
Superficie coperta	320 m²
Struttura portante	muratura
Copertura	a falde
Facciate	intonacate e tinteggiate

Analisi dello stato di fatto

Facciata	la superficie muraria esterna mostra lacune, distacchi, esfoliazioni, umidità di risalita, graffiti, colature e alterazioni cromatiche.
Infissi	in parte presenti, in parte murati
Copertura	complessivamente in buono stato

Stato di conservazione e interventi

Buono

Discreto

Pessimo

Stato conservativo che prevede la necessità di sostituire parti o di agire tramite inserimento infissi, restauro di interno ed esterno, sostituzione totale del manto e della struttura della copertura, ad esclusione degli interventi strutturali della muratura.

Inagibile

A causa dell'impossibilità di accedere all'area esterna circostante, non è stato possibile verificare le condizioni interne dell'edificio.



Figura 3.90



Figura 3.91



Figura 3.92

_FOCUS

2 Fabrizio Tarella, Teresa Coltellesse, *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana*, EURIC-SE, giugno 2015.

3 Ilaria Maggiorotti (a cura di), "Presentazione", in RFI, *Stazioni impresenziate: un riuso sociale del patrimonio ferroviario*, 2023, p. 3.

STAZIONI ABBANDONATE IN SICILIA
Esperienze di rigenerazione

Il tema delle linee ferroviarie dismesse si estende anche alle stazioni impresenziate, un'altra criticità che coinvolge il sistema ferroviario regionale. Secondo il report "Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana: Definire il fenomeno per definire le opportunità"², risalente al 2015, le stazioni impresenziate della Regione Sicilia risultano essere 118. Al riguardo, non sono stati rintracciati dati più recenti ed è quindi difficile analizzare l'evoluzione del fenomeno negli anni. Tuttavia, RFI ha recentemente siglato alcuni Protocolli d'intesa con Associazioni no profit, tra cui Legambiente, Centro Servizi Volontariato e Associazione Italiana Turismo Responsabile, per garantire un riuso delle stazioni impresenziate.

Nello schema seguente è possibile visionare esempi virtuosi di riqualificazione di stazioni siciliane dismesse o impresenziate a fini sociali e culturali.

«Il recupero ed il riuso sociale del vasto patrimonio dismesso dal gruppo Ferrovie dello Stato permette di dare nuova vita a stazioni e strutture non più utilizzate. [...] Iniziative di questo genere concorrono ad arricchire il territorio di servizi sociali, oltre a consentire il presenziamento degli edifici ed il loro mantenimento, contribuendo in tal modo al complessivo decoro del territorio»³.

Figure 3.93. Esperienze di rigenerazione delle stazioni dismesse in Sicilia. Rielaborazione delle autrici su dati RFI.

Figura 3.94.



Santa Flavia (PA)
Stazione di Polizia

Dal 2007, il Comando della Polizia Locale di Santa Flavia ha trovato la sua sede all'interno della stazione, grazie a un accordo di comodato gratuito con RFI. Nei cinque locali, un tempo destinati all'alloggio del capostazione, lavorano attualmente dieci persone. Da questo ufficio, il comando gestisce tutte le sue operazioni, che comprendono la gestione del traffico, la lotta contro l'abusivismo edilizio e il monitoraggio delle attività commerciali, con un'attenzione particolare al mercato del pesce di Porticello, il più grande della provincia di Palermo.

Fabbricato viaggiatori
90 mq
Pubblico
10 lavoratori



Villarosa (EN)
Da vagoni a museo

Oggi la stazione è diventata un'attrazione turistica: un treno museo. L'idea si è rivelata efficace e il museo è diventato parte dei percorsi riconosciuti dall'UNESCO.

F. Viaggiatori e area esterna
3660 mq
Privato
20 volontari

Figura 3.95.



Brolo (ME)
Associazioni per la cittadinanza

La stazione di Brolo-Ficarra, oltre a essere una sala di attesa per i viaggiatori, funziona come punto di riferimento per enti e associazioni a supporto della comunità: al piano terra sono situati gli uffici la Polizia locale, al primo piano si trovano gli uffici della Protezione Civile e dell'associazione Vivere la Speranza. Talvolta una delle stanze destinate alla Protezione Civile viene utilizzata come ambulatorio per ecografie e visite specialistiche.

Fabbricato viaggiatori
305 mq
Pubblico-privato
40 volontari
10 lavoratori

Figura 3.96.



Patti - S. Piero Patti (ME)
Una stazione per la legalità

La sede è stata data in comodato gratuito da RFI, al fine di realizzare una struttura para-istituzionale, dove l'associazione Commercianti Imprenditori Artigiani Pattesi ha allestito il Centro Studi Antimafia Borsellino. L'attività è coordinata da un gruppo di volontari, tra cui studenti e imprenditori che hanno scelto di dedicare le loro energie alla lotta alla mafia.

Fabbricato viaggiatori
235 mq
Pubblico-privato
20 volontari

Figura 3.97.



Fabbricato viaggiatori
55 mq
Privato
40 volontari

Tremestieri (ME)
Stazione per i modellini

Dopo aver richiesto a RFI uno spazio, nel 2016 l'associazione ha ricevuto in comodato gratuito la stazione di Tremestieri. La stazione è stata trasformata in un luogo che accoglie modelli di treni, fotografie d'epoca, oggetti storici legati alle ferrovie, pannelli informativi e reperti storici.

F. viaggiatori e area esterna
22050 mq
Pubblico-privato
100 volontari

Paternò - S. Marco (CT)
La stazione delle arance

È l'antica "stazione degli agrumi" di Paternò-San Marco, situata nell'entroterra catanese, lungo la linea ferroviaria dismessa tra Motta Sant'Anastasia e Regalbuto. Non ci sono più treni carichi di arance come avveniva un tempo, ma uno spazio di incontro.

Vocazione
SOCIALE
CULTURALE

Figura 3.98.



3.3 Stato di fatto

A integrazione dell’analisi dello stato di fatto, vengono presentati i disegni storici delle stazioni ferroviarie reperiti nel corso della ricerca, intesi come strumenti di lettura dell’impianto originario, delle tipologie edilizie e dell’organizzazione funzionale dei manufatti. L’analisi delle piante e dei prospetti consente di riconoscere con chiarezza i principi compositivi e costruttivi adottati, rendendo evidente il carattere fortemente incisivo della ferrovia nel paesaggio e la specificità dei suoi manufatti edilizi. In tal senso, gli edifici ferroviari adottano linguaggi architettonici e soluzioni costruttive spesso estranee alla tradizione locale, esportando in Sicilia modelli edilizi di matrice esterna. Tale condizione è riconducibile al fatto che la progettazione, la costruzione e la gestione delle ferrovie erano affidate a un numero limitato di società private, prevalentemente di origine settentrionale, operanti su scala nazionale e basate sull’impiego di modelli tipologici e costruttivi standardizzati.

La restituzione grafica dello stato di fatto riguarda esclusivamente le stazioni per le quali è stato possibile rintracciare una documentazione storica sufficientemente completa e attendibile, che coincidono con le tre stazioni selezionate come casi di approfondimento progettuale. Un ulteriore supporto è stato fornito dalla documentazione fotografica, il sopralluogo diretto e le fotografie aeree, strumenti che hanno permesso di ricostruire l’assetto planimetrico, l’impronta edilizia e la distribuzione degli spazi aperti. I *masterplan* realizzati offrono un riferimento utile alla comprensione delle trasformazioni subite nel tempo e alle successive ipotesi di riuso.

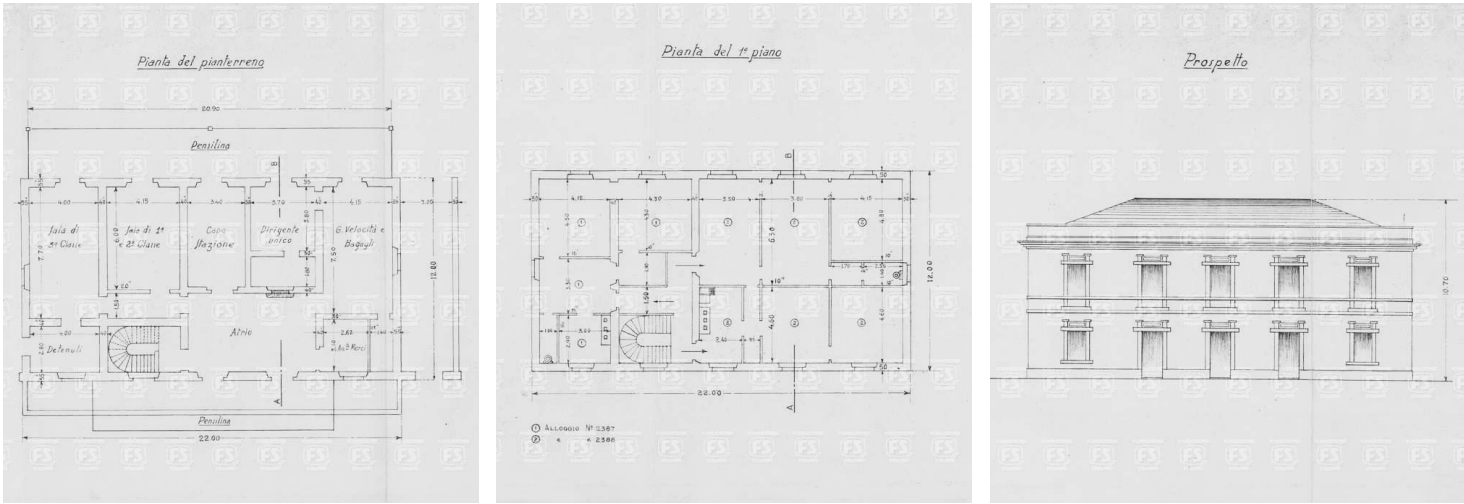


Figura 3.100-101-103. Fabbricato viaggiatori di Noto: pianta piano terra (sinistra), pianta piano primo (centro), prospetto principale (destra).
Fonte: Archivio Fondazione FS.

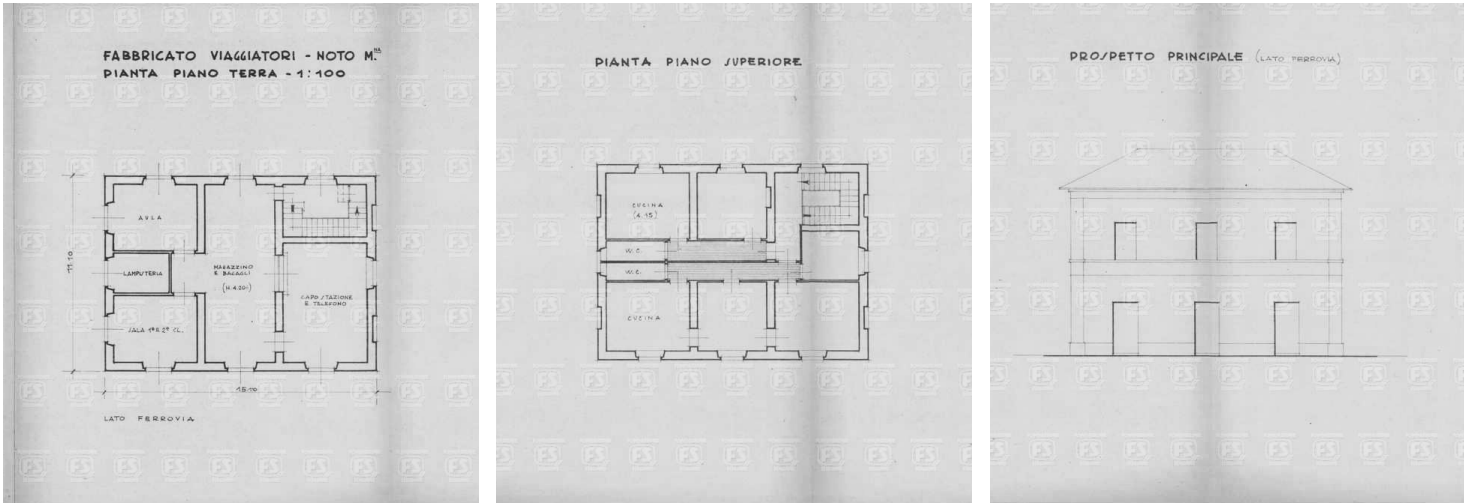


Figura 3.103-104-105. Fabbricato viaggiatori di Noto Marina: pianta piano terra (sinistra), pianta piano primo (centro), prospetto Sud (destra).
Fonte: Archivio Fondazione FS.

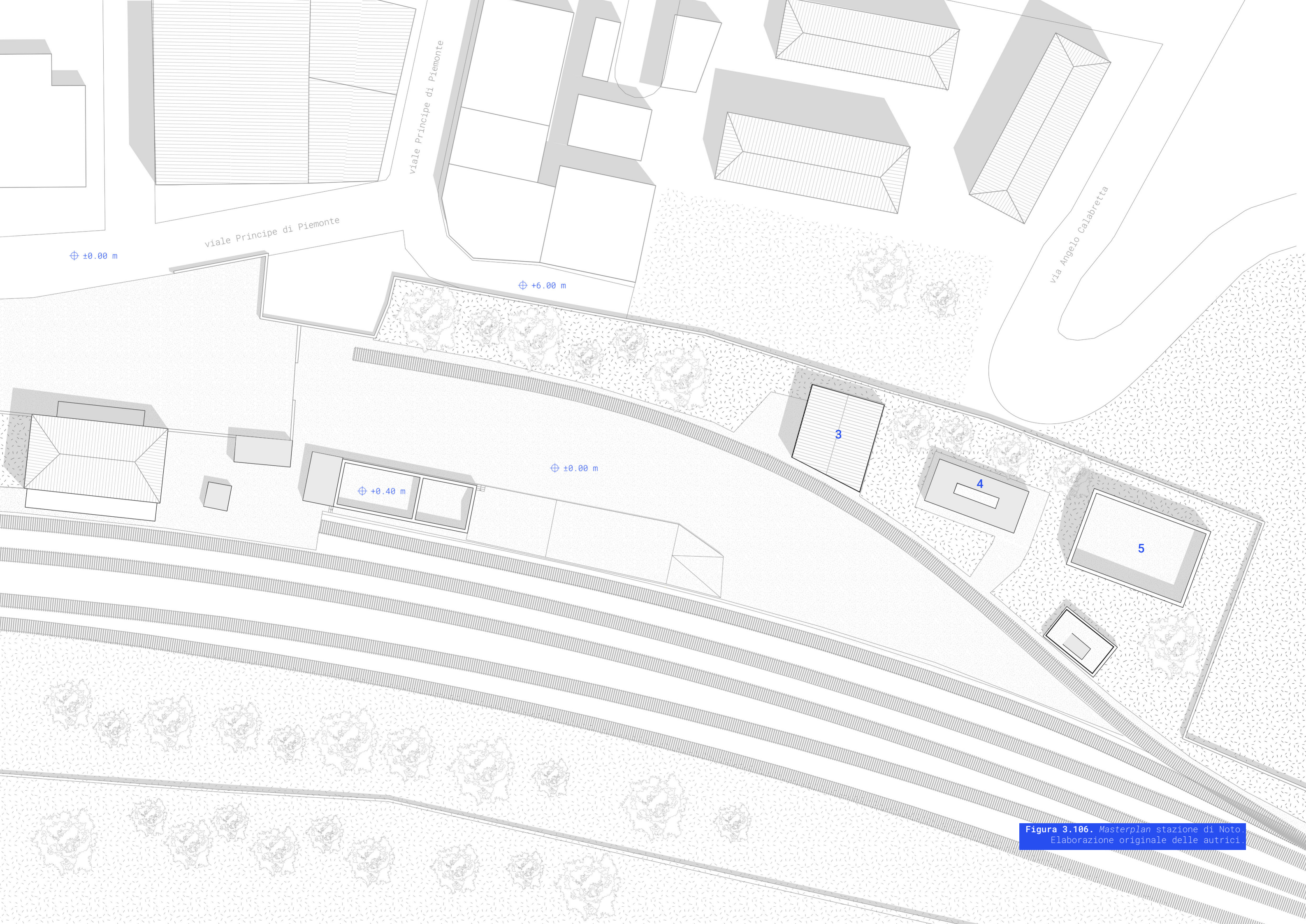


Figura 3.106. Masterplan stazione di Noto.
Elaborazione originale delle autrici.

Stazione di Noto Marina

LEGENDA

- 1. Fabbricato viaggiatori
- 2. Fabbricato merci

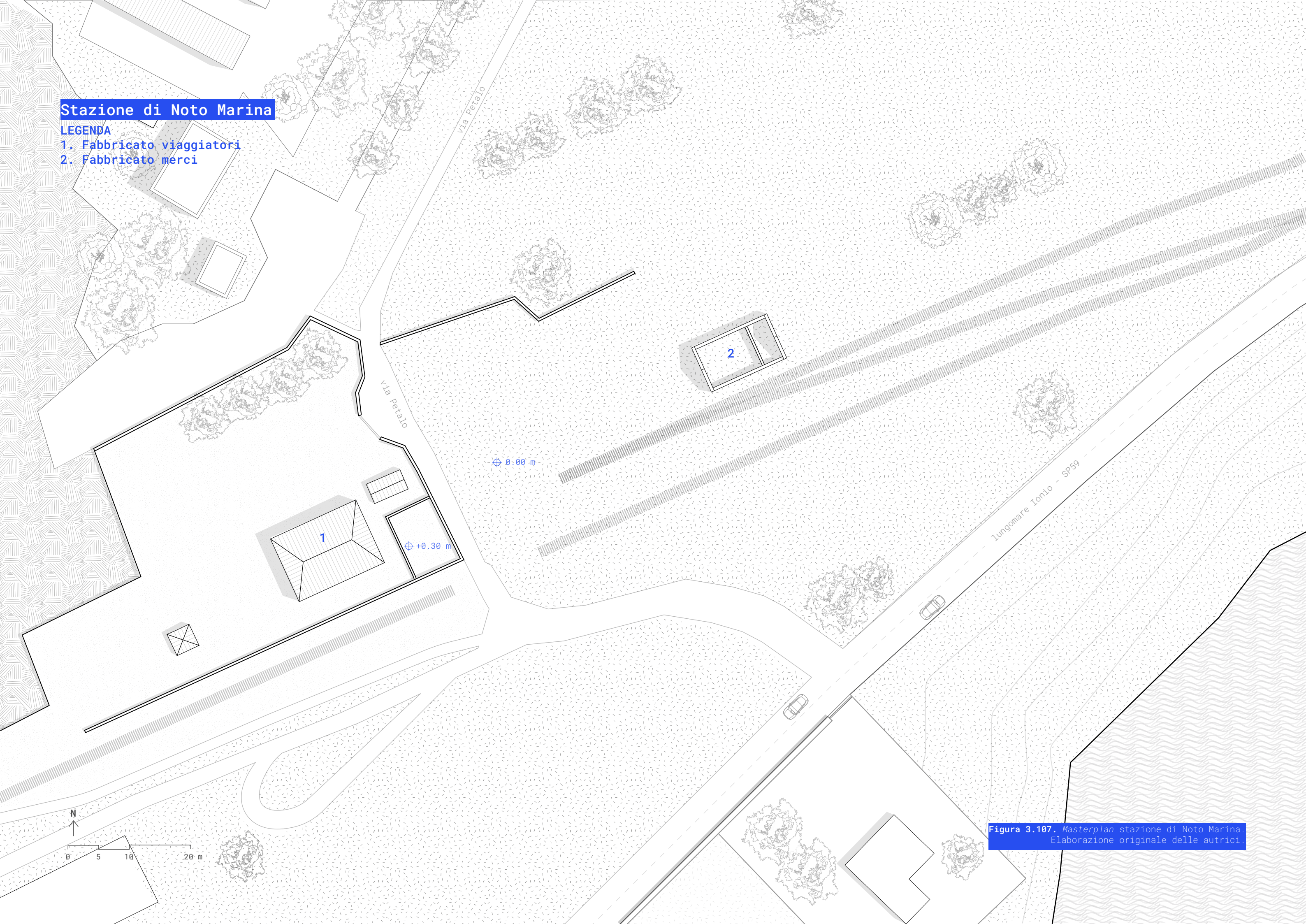


Figura 3.107. Masterplan stazione di Noto Marina.
Elaborazione originale delle autrici.

Stazione di Pachino

LEGENDA

- 1. Fabbricato viaggiatori
- 2. Fabbricato merci
- 3. Fabbricato merci

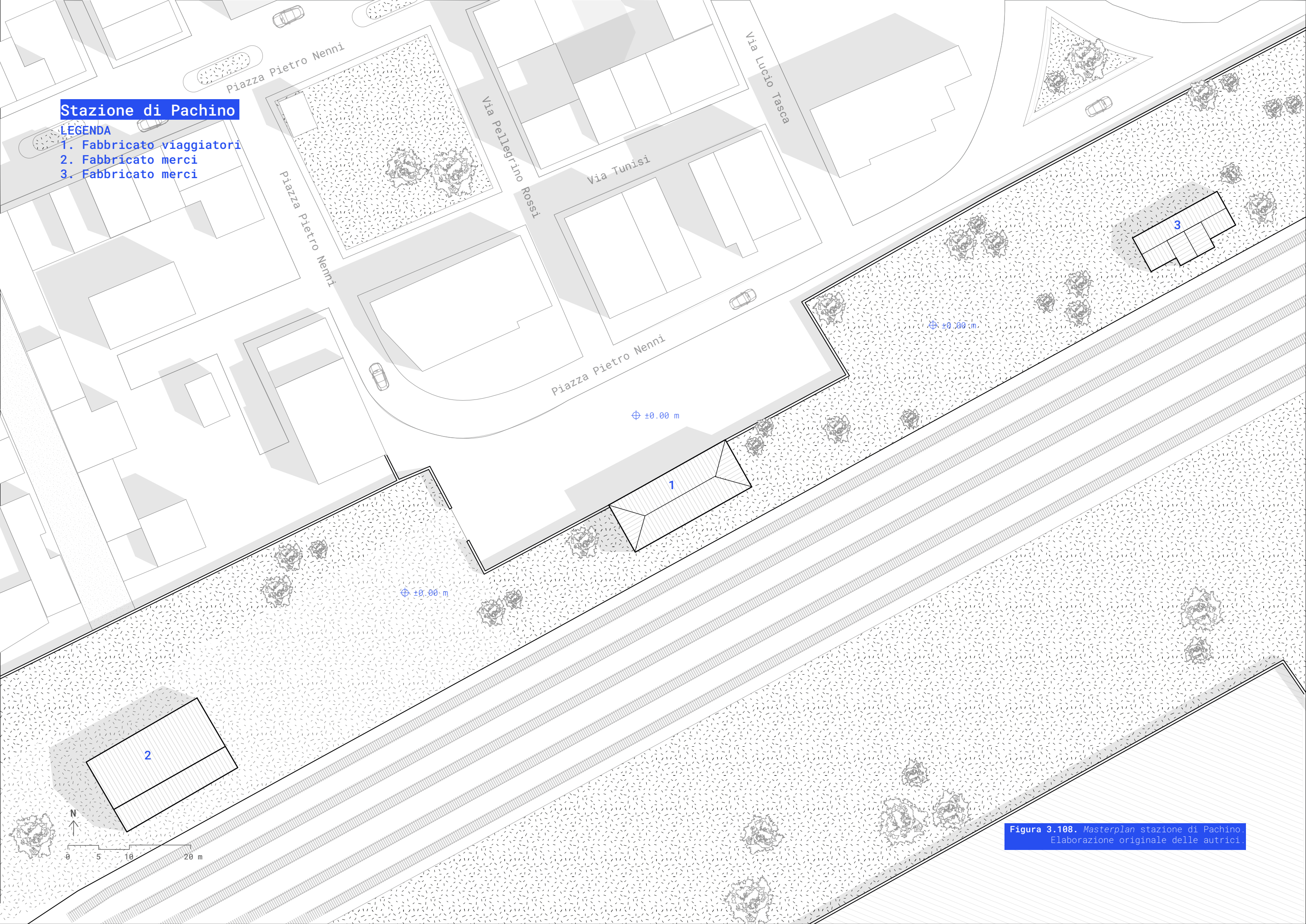


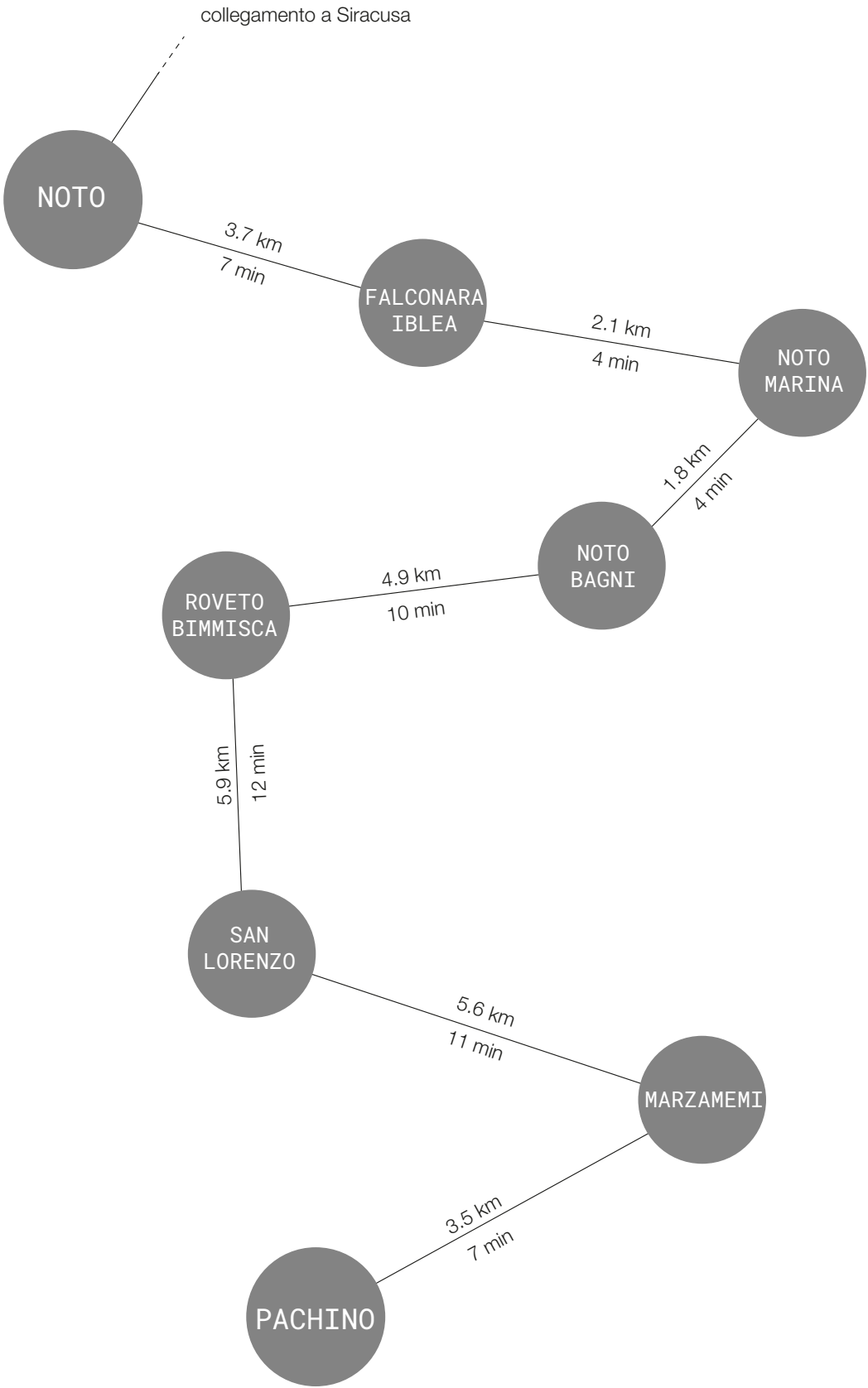
Figura 3.108. Masterplan stazione di Pachino.
Elaborazione originale delle autrici.

// SCENARIO 0_Stato di fatto

3.4 Scenario 0

Il progetto di ripristino della linea Noto-Pachino prevede la riattivazione della sola infrastruttura ferroviaria ad uso turistico. La linea sarà percorsa da treni storici e sarà attiva stagionalmente, da maggio a ottobre, previo raggiungimento di un numero minimo di prenotazioni. Tale iniziativa è rivolta prevalentemente ai turisti, ma potrà essere utilizzata anche dagli abitanti locali che vorranno usufruirne. Tuttavia, il progetto non prevede interventi di recupero o valorizzazione delle stazioni abbandonate lungo la tratta ferroviaria e manca la pianificazione di itinerari alternativi che potrebbero integrare il servizio ferroviario e valorizzare ulteriormente il paesaggio che li attraversa. Un’ulteriore criticità riguarda la limitata operatività del servizio, previsto esclusivamente su prenotazione e unicamente nei mesi estivi: una modalità che ne riduce l'utilità per i residenti e rende il servizio poco continuativo e difficilmente prevedibile.

La riattivazione della Noto-Pachino rappresenta un’opportunità importante per il turismo e per la promozione del territorio, ma rimane parziale e con margini di miglioramento, soprattutto in termini di continuità del servizio e di valorizzazione dei fabbricati ferroviari e del paesaggio circostante.



Tempo indicativo di percorrenza compreso di soste: 80 min*
*tempo percorrenza calcolato considerando un treno storico che viaggia a una velocità media di 30 km/h.

LEGENDA

- fermate
- linea turistica con treni storici



Figura 3.109. Schema riepilogativo dello Scenario 0 (stato di fatto).
Elaborazione originale delle autrici.

BIBLIOGRAFIA

Giuliana Calvo, Monica Demarco, *“A truvatura”: la ricchezza nascosta della strada ferrata tra Noto e Pachino*, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2017. Relatrici: Prof.ssa Silvia Gron, Prof.ssa Manuela Rebaudengo.

SITOGRAFIA

Pendolari dimenticati: il treno delle 14:30 da Palermo non ferma più in stazione, Scomunicando, 5 settembre 2025, consultabile in: <https://www.scomunicando.it/notizie/broloficarra-pendolari-dimenticati-il-treno-delle-1430-da-palermo-non-ferma-piu-in-stazione/> (consultato il 11/01/2026).

Stazioni impresenziate: un riuso sociale del patrimonio ferroviario, RFI, 2023, consultabile in: <https://www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/spazi-per/stazioni-ad-uso-sociale.html> (consultato il 11/01/2026).

Elisabetta Reale, *Alla stazione di Patti fa tappa la legalità*, FS News, 19 marzo 2021, consultabile in: https://www.fsnews.it/it/focus-on/sostenibilita/2021/3/19/stazione_patti_associazione_commercianti_imprenditori_patte-si_contro_illegalita.html (consultato il 11/01/2026).

Fabrizio Torella, Teresa Coltellere, *Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana*, EURICSE, giugno 2015, consultabile in: https://euricse.eu/wp-content/uploads/2015/06/Stazioni-impresenziate_file.pdf (consultato il 11/01/2026).

Archivio Fondazione FS, consultabile in: <https://www.fondazionefs.it/it/libreria-e-archivi/portale-archivistico.html> (consultato il 07/01/2026).

Associazione Ferrovie Siciliane AFS, *Riqualificazione a breve anche per la stazione di Tremestieri, sede operativa della nostra Associazione*, consultabile in: <https://www.a-f-s.it/riqualificazione-a-breve-anche-per-la-stazione-di-tremestieri-sede-operativa-della-nostra-associazione/> (consultato il 11/01/2026).

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, consultabile in: <https://www.italiadomani.gov.it/content/sogei-ng/it/it/home.html> (consultato il 09/01/2026).

Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia, Regione Siciliana – Assessorato delle Infrastrutture, della Mobilità e dei Trasporti, consultabile in: <https://www.regione.sicilia.it/istituzioni/regione/strutture-regionali/assessorato-infrastrutture-mobilita/dipartimento-infrastrutture-mobilita-trasporti/mobilita-e-trasporti/piano-trasporti> (consultato il 09/01/2026).

Piano Territoriale Provinciale (PTP), Provincia Regionale di Siracusa, consultabile in: <https://sit.provincia.siracusa.it/PagesHome.asp?SubHome=13&Menu=3> (consultato il 09/01/2026).

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Comune di Siracusa, consultabile in: <https://www.siracusapums.it/> (consultato il 09/01/2026).

Sistema Informativo Territoriale Regionale (SITR) della Sicilia, consultabile in: <https://www.sitr.regione.sicilia.it/portal/apps/webappviewer/index.html?id=f3f54ac44ae04a3584885eaaf0b84d70> (consultato il 09/01/2026).

FONTI LEGISLATIVE

Regione Siciliana – Assessorato del Territorio e dell’Ambiente, *Sviluppo e rigenerazione del verde urbano ed extraurbano*, D.A. 104/Gab del 29 aprile 2025, consultabile in: <https://www.regione.sicilia.it/la-regione-informa/104gab-29042025-sviluppo-rigenerazione-verde-urbano-ed-extraurbano> (consultato il 09/01/2026).

Decreto legislativo n. 36/2023, *Codice dei contratti pubblici*, 2023, consultabile in: <https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2023-03-31;36> (consultato il 09/01/2026).

Decreto ministeriale n. 396/2021, *Ripartizione delle risorse destinate al finanziamento di interventi nel settore delle infrastrutture e della mobilità*, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, 2021, consultabile in: https://www.mase.gov.it/portale/documents/d/guest/dm_396_28_09_2021-pdf (consultato il 09/01/2026).

Legge 9 agosto 2017, n. 128, *Disposizioni per l’istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione*, in Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, n. 228, 29 settembre 2017.

ICONOGRAFIA

FIGURE: Schede stazioni pp. 142-155

- Figura 3.17. Ortofoto stazione di Noto. Fonte: *Google Earth*.
- Figura 3.18. Parcheggio antistante la stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.19. Area antistante il piazzale della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.20. Area antistante il fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.21. Fabbricato viaggiatori della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.22. Ingresso principale del fabbricato viaggiatori della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.23 . Fabbricato viaggiatori della stazione di Noto lato banchina , luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.24. Fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.25. Interno fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.26. Fabbricato merci della stazione di Noto visto dal parcheggio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.27. Fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.28. Fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.29. Fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.30. Fabbricato spogliatoio personale della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.31. Fabbricato spogliatoio personale della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

- Figura 3.32. Fabbricato spogliatoio personale della stazione di Noto visto dal parcheggio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.33. Fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.34. Fabbricato merci della stazione di Noto, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.35. Ortofoto stazione di Noto Marina. Fonte: *Google Earth*.
- Figura 3.36. Vista panoramica dal piazzale tra la stazione e il fabbricato merci di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.37. Viale antistante la stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.38. Lavori in corso presso la stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.39. Fabbricato viaggiatori della stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.40. Fabbricato viaggiatori della stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.41. Fabbricato viaggiatori della stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.42. Fabbricato merci presso la stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.43. Fabbricato merci presso la stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.44. Fabbricato merci presso la stazione di Noto Marina, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.45. Ortofoto stazione di Pachino. Fonte: *Google Earth*.
- Figura 3.46. Piazzale antistante la stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.
- Figura 3.47. Piazzale antistante la stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.48. Piazzale antistante la stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.49. Fabbricato viaggiatori stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.50. Fabbricato viaggiatori stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.51 . Fabbricato viaggiatori stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.52. Fabbricato merci della stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.53. Area antistante il fabbricato merci della stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.54. Cartello all'ingresso dell'area fabbricato merci della stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.55. Fabbricato merci della stazione di Pachino, luglio 2025. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.56. Fabbricato merci della stazione di Pachino: dettaglio copertura, luglio 2025. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.57. Fabbricato merci della stazione di Pachino: dettaglio copertura, luglio 2025. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.58. Casa cantoniera presso la stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.59. Casa cantoniera presso la stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.60. Casa cantoniera presso la stazione di Pachino, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

FIGURE: FOCUS pp. 156-171

Figura 3.62. Ortofoto fermata di Falconara Ibea. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.63. Nuovi binari presso la fermata di Falconara Ibea, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.64. Paesaggio visibile dalla stazione di Falconara Ibea, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.65. Viale di accesso alla fermata di Falconara Ibea, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.66. Fabbricato viaggiatori della fermata di Falconara Ibea, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.67.Ortofoto fermata di Noto Bagni. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.68. Area antistante la fermata di Noto Bagni, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.69. Fabbricato viaggiatori della fermata di Noto Bagni, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.70. Fabbricato viaggiatori della fermata di Noto Bagni, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.71. Fabbricato viaggiatori della fermata di Noto Bagni, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.72. Ortofoto stazione di Roveto Bimmisca. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.73. Piazzale antistante la stazione di Roveto Bimmisca, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.74. Fabbricato viaggiatori della stazione di Roveto Bimmisca, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.75. Fabbricato merci della stazione di Roveto Bimmisca, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.76. Ortofoto stazione di S. Lorenzo lo Vecchio. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.77. Viale di ingresso alla stazione di S. Lorenzo lo Vecchio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.78. Fabbricato viaggiatori della stazione di S. Lorenzo lo Vecchio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.79. Fabbricato viaggiatori della stazione di S. Lorenzo lo Vecchio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.80. Fabbricato viaggiatori della stazione di S. Lorenzo lo Vecchio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.81. Fabbricato merci della stazione di S. Lorenzo lo Vecchio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.82. Fabbricato merci della stazione di S. Lorenzo lo Vecchio, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.83. Ortofoto stazione di Marzamemi. Fonte: *Google Earth*.

Figura 3.84. Area antistante la stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.85. Area antistante la stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.86. Area antistante la stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.87. Fabbricato viaggiatori della stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.88. Fabbricato viaggiatori della stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.89. Fabbricato viaggiatori della stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.90. Fabbricato merci della stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.91. Fabbricato merci della stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

Figura 3.92. Fabbricato merci della stazione di Marzamemi, luglio 2025. Fotografia delle autrici.

FIGURE: FOCUS p. 173

Figura 3.94. Stazione di Santa Flavia, Sicilia. Fonte: RFI, *Stazioni impresenziate: un riuso sociale del patrimonio ferroviario*, 2023, consultabile in: <https://www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/spazi-per/stazioni-ad-uso-sociale.html> (consultato il 11/01/2026).

Figura 3.95. Stazione di Brolo, Sicilia. Fonte: Scomunicando, *Pendolari dimenticati: il treno delle 14:30 da Palermo non ferma più in stazione*, 5 settembre 2025, consultabile in: <https://www.scomunicando.it/notizie/broloficarra-pendolari-dimenticati-il-treno-delle-1430-da-palermo-non-ferma-piu-in-stazione/> (consultato il 11/01/2026).

Figura 3.96. Stazione di Patti, Sicilia. Fonte: Elisabetta Reale, *Alla stazione di Patti fa tappa la legalità*, FS News, 19 marzo 2021, consultabile in: https://www.fsnews.it/it/focus-on/sostenibilita/2021/3/19/stazione_patti_associazione_commercianti_imprenditori_pattesi_contro_illegalita.html (consultato il 11/01/2026).

Figura 3.92. Stazione di Tremestieri, Sicilia. Fonte: Associazione Ferrovie Siciliane AFS, *Riqualificazione a breve anche per la stazione di Tremestieri, sede operativa della nostra Associazione*, consultabile in: <https://www.a-f-s.it/riqualificazione-a-breve-anche-per-la-stazione-di-tremestieri-sede-operativa-della-nostra-associazione/> (consultato il 11/01/2026).

Figura 3.93. Giuseppe Meci, Stazione Paternò-San Marco, Sicilia. Fonte: RFI, *Stazioni impresenziate: un riuso sociale del patrimonio ferroviario*, 2023, p. 225, consultabile in: <https://www.rfi.it/it/stazioni/pagine-stazioni/spazi-per/stazioni-ad-uso-sociale.html> (consultato il 11/01/2026).

Figura 3.94. Treno Museo di Villarosa, Sicilia. Fonte: Treno Museo, consultabile in: <https://www.trenomuseovillarosa.com/treno-museo/> (consultato il 11/01/2026).

A black and white photograph of a dilapidated building. The building has a prominent circular window in the upper center and a doorway below it. The walls are crumbling and the roof is partially missing. The text '04' is overlaid in orange on the left side.

04

PROCESSO DI COSTRUZIONE
DEGLI SCENARI

4 **PROCESSO DI COSTRUZIONE DEGLI SCENARI**

Sulla base dei risultati emersi dall’analisi del quadro competitivo e dall’analisi della domanda (> [Capitolo 2](#)), sono state individuate alcune tematiche sensibili, legate alle potenzialità e alle criticità del territorio, che hanno guidato la definizione delle priorità e delle strategie di progetto. A partire da queste è stato possibile delineare tre distinti scenari funzionali che sintetizzano le principali direzioni di sviluppo individuate: ciascuno scenario rappresenta una diversa ipotesi progettuale, costruita a partire dalle esigenze rilevate e dalle potenzialità riscontrate nel contesto di riferimento. Gli scenari sono stati definiti attraverso una lettura generale del tema e l’analisi comparata di diversi casi studio, selezionati per ciascun ambito di indagine. Tra i casi analizzati sono stati infine individuati tre esempi ritenuti maggiormente coerenti con gli obiettivi della ricerca, appartenenti, ove possibile, a scale differenti (locale, nazionale e internazionale) al fine di confrontare modalità di approccio progettuale in contesti affini e in contesti significativamente diversi da quello di riferimento. Tale fase ha consentito di strutturare una base critica solida per la successiva elaborazione dei tre metaprogetti, che costituiscono l’esito applicativo del processo di ricerca. Questi ultimi verranno infine sottoposti ad un secondo questionario volto a misurarne il livello di gradimento e a raccogliere ulteriori elementi valutativi, dai quali deriverà la definizione di un unico progetto integrato, capace di sintetizzare gli elementi più significativi dei tre scenari proposti.

Le analisi condotte hanno evidenziato come le principali esigenze della comunità e del territorio possano essere ricondotte ad alcuni temi trasversali (> [Capitolo 2](#)). In primo luogo emerge la necessità di ricucire la frammentazione territoriale e infrastrutturale, migliorando l’accessibilità e la continuità tra centri urbani, aree naturali e contesti rurali, attraverso strategie di mobilità sostenibile e di riuso delle infrastrutture esistenti. Parallelamente, si rileva una forte domanda di spazi pubblici e servizi di prossimità in grado di contrastare le fragilità sociali e demografiche, favorendo l’inclusione, la permanenza delle fasce più giovani e il miglioramento della qualità della vita quotidiana. Un ulteriore ambito di esigenza riguarda la valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico e produttivo locale, oggi solo parzialmente espresso, e il potenziamento di forme di turismo sostenibile capaci di superare la stagionalità e di evitare processi di banalizzazione e consumo del territorio. I tre scenari funzionali si collocano all’interno di questo quadro interpretativo, proponendo risposte differenziate ma complementari a tali istanze: ciascun metaprogetto esplora una specifica declinazione progettuale, mettendo in relazione infrastruttura,

paesaggio e comunità, e offrendo strumenti per valutare in modo comparativo le ricadute spaziali, sociali ed economiche delle diverse ipotesi di intervento. A partire dalle esigenze emerse dalle analisi, è stato possibile strutturare tre scenari progettuali distinti, ciascuno dei quali interpreta in modo mirato uno specifico ambito di domanda e ne traduce le istanze in una strategia spaziale e funzionale.

**SCENARIO
SOCIOCULTURALE**

ESIGENZE E CRITICITÀ DEL CONTESTO

- Carenza di spazi dedicati alla cultura, all’educazione e alla formazione informale
- Mancanza di luoghi di aggregazione e di incontro per la comunità locale
- Debole partecipazione culturale e limitata offerta di attività collettive
- Necessità di spazi flessibili per usi comunitari e per la vita serale
- Esigenza di rafforzare l’identità locale e il senso di appartenenza

**SCENARIO
ECOSISTEMICO**

- Difficoltà di accesso e fruizione delle aree naturali e del paesaggio
- Frammentazione territoriale tra centri urbani, aree agricole e costa
- Carenza di infrastrutture per la mobilità dolce e lenta
- Necessità di sistemi continui di connessione e attraversamento del territorio
- Domanda di una fruizione sostenibile e consapevole del patrimonio naturale

**SCENARIO
ENOGASTRONOMICICO**

- Scarsa valorizzazione delle risorse produttive e agricole locali
- Domanda crescente di turismo esperienziale e non standardizzato
- Necessità di diversificare l’offerta turistica e superare la stagionalità
- Esigenza di modelli di sviluppo turistico più lenti e integrati con il contesto locale

4.1 SCENARIO 1_SOCIOCULTURALE

Culture-led regeneration: approcci, strategie e criticità

1 OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Papers, *The role of culture-led regeneration in place transformation*, OECD Publishing, Parigi 2025, p. 8. Traduzione delle autrici.

Affiancare attività culturali e il patrimonio creativo alla rigenerazione urbana significa attribuire una precisa vocazione a un’area o a un luogo, oltre che a renderla oggetto di potenzialità di sviluppo economico e sociale. La definizione generale di *culture-led regeneration* fa riferimento «all’uso dell’arte e della cultura come mezzo catalizzatore per la trasformazione sociale ed economica»¹. Le iniziative di *culture-led regeneration* possono essere classificate in quattro categorie, che tengono conto della loro diversa scala e natura:

- **Infrastrutture a grande scala:** comprende la realizzazione di nuovi musei e gallerie, nonché il riuso di edifici industriali dismessi. Questa tipologia di intervento si concretizza tramite investimenti sia pubblici che privati e prevede la creazione di grandi *cultural flagships* con l’obiettivo di trasformare l’immagine o la reputazione di un luogo. Un caso ascrivibile a questa tipologia di iniziative è quello di Fondazione Prada a Milano, in cui la trasformazione di un’ex distilleria industriale in un complesso culturale dinamico, composto da architetture storiche e nuove costruzioni, ha dato il via a un processo di riqualificazione urbana dell’intera area limitrofa.
- **Infrastrutture culturali comunitarie:** in questa categoria rientrano investimenti e iniziative a sostegno di servizi culturali come biblioteche, centri d’arte comunitari e spazi musicali indipendenti. Questo approccio contribuisce a rafforzare il senso di appartenenza all’interno della comunità, in quanto le iniziative sono spesso di natura spontanea e dal basso. Spazi simili in Europa sono racchiusi nel collettivo *Trans Europe Halles*, una rete internazionale di centri culturali di base, gestiti dalla comunità e istituiti in edifici riqualificati.
- **Distretti culturali:** si tratta di investimenti che creano o sostengono distretti, quartieri o zone culturali caratterizzati dalla volontà di generare poli di attività culturali. Il *Wynwood Art District* di Miami è un esempio di questo tipo di iniziative: si tratta di un polo artistico che ospita gallerie d’arte, *murales* e *street art*, residenze artistiche e spazi creativi.
- **Eventi culturali:** questo approccio è incentrato sullo sfruttamento di eventi culturali su larga scala (come le nomine a Capitale della Cultura) o di festival periodici (come le Biennali) per aumentare il profilo di un luogo e stimolare gli investimenti.

Questi approcci non si escludono l’un l’altro, ma spesso «si fondono e si mescolano in diverse strategie di *culture-led regeneration*, e molto spesso vengono usati impiegati in fasi temporali diverse fasi del processo di

riqualificazione»².

Nel caso specifico del nostro progetto, gli approcci che risultano più coerenti e applicabili sono gli ultimi tre. Inoltre, l’attenzione verso strategie e investimenti di dimensioni più contenute risulta oggi particolarmente appropriata, anche in considerazione della progressiva riduzione, nell’ultimo decennio, dei finanziamenti destinati alle grandi infrastrutture culturali³.

Infrastrutture Culturali Comunitarie

«Questo tipo di infrastrutture includono sia reti basate su strutture/spazi che reti basate su gruppi, ed è caratterizzata da spazi a basso costo e ad accesso aperto, con un senso di appartenenza da parte della popolazione locale. Si tratta di luoghi d’incontro e partecipazione, dove comunità locali possono organizzarsi e partecipare ad attività culturali includono biblioteche, centri d’arte comunitari, centri giovanili e comunitari, ma anche spazi che possono essere utilizzati in maniera interamente auto-organizzata, attraverso incontri, prove, *workshop* ecc»³. In particolare, le biblioteche assumono una funzione significativa per lo sviluppo attraverso l’istruzione, il supporto all’occupazione e l’impegno culturale, incidendo positivamente anche in contesti con bassi livelli di istruzione In aree caratterizzate da fragilità educative e culturali.

Distretti Culturali

Questa tipologia di approccio dimostra come anche aree ristrette di centri urbani, piccoli Comuni, e persino in aree rurali, possono sfruttare il proprio patrimonio culturale e naturale per promuovere la creazione di micro-distretti culturali. Tali aree più ridotte in dimensioni includono spesso aggregazioni di negozi specializzati e spazi culturali come gallerie e *community hubs*. I distretti culturali possono prosperare anche in aree meno note delle città, ospitando produzioni culturali su piccola scala⁵.

Eventi culturali

Eventi culturali e festival costituiscono spesso il punto d’avvio per programmi di rigenerazione e strategie a lungo termine per promuovere il profilo culturale di un luogo. Le nomine a “Capitale della Cultura” sono un mezzo efficace per generare un’immagine positiva di una città e catalizzare investimenti in infrastrutture culturali e comunitarie. Tale approccio, nato in Europa, si è evoluto considerevolmente: dall’iniziale enfasi sull’attrattività e l’identità territoriale si è passati a obiettivi più ampi, come inclusione sociale, capitale sociale, benessere e rafforzamento degli ecosistemi culturali locali. Parallelamente, Biennali e Triennali sono eventi artistici riconosciuti a livello internazionale, la cui natura flessibile consente trasformazioni territoriali a diverse scale e nel tempo⁶.

2 Ivi, pp. 8-9, traduzione delle autrici.

3 Secondo le stime dell’AEA, tra il 2016 e il 2023 i progetti di infrastrutture culturali su larga scala sono aumentati del 10% annuo, mentre il valore complessivo degli investimenti è diminuito del 6% all’anno. Ivi, p. 12, Traduzione delle autrici.

4 Ivi, pp. 15-16. Traduzione delle autrici.

5 Ivi, pp. 20-22. Traduzione delle autrici.

6 Ivi, p. 26. Traduzione delle autrici.

7 Ivi, pp. 32-33, traduzione delle autrici.

8 I luoghi che abiteremo: Rigenerazione urbana per l'innovazione culturale, cit.

Effetti negativi e criticità della rigenerazione culture-based

Nonostante i molteplici benefici sociali, economici e simbolici della *culture-led regeneration*, diversi studi hanno evidenziato anche le sue criticità e ricadute negative. In particolare, gli approcci di tipo *top-down* limitano l'adesione della comunità e possono generare resistenze o conflitti. Un'ulteriore critica riguarda l'uso della cultura come strumento di *marketing* urbano o di *rebranding* territoriale: molti interventi, orientati alla visibilità più che al benessere dei residenti, trascurano le esigenze locali, producendo esclusione simbolica e perdita di identità. La critica più diffusa resta però quella della gentrificazione, che genera il progressivo allontanamento delle comunità originarie e l'aumento dei valori immobiliari, che finisce per espellere artisti e abitanti storici dagli stessi quartieri resi attrattivi dalle iniziative culturali. Per contrastare tali esiti, la letteratura propone politiche di tutela dell'accessibilità culturale e abitativa, il sostegno alle organizzazioni artistiche *no profit* e la nascita di spazi comunitari, insieme a misure di calmieramento degli affitti. Al tempo stesso, è necessaria una riflessione critica su obiettivi spesso poco realistici e disallineati con le capacità di attuazione, per evitare che la rigenerazione si riduca a un'operazione estetizzante, perdendo la propria funzione di innovazione sociale e inclusione⁷.

Il contesto siciliano

All'interno del panorama nazionale, in Sicilia sta nascendo, a partire da realtà più piccole e locali, una spinta a fare cultura in modo diverso. Il *focus* è sul territorio, sulle sue difficoltà e le sue sfide: l'arte e la cultura che si intende proporre viene espressa con una voglia di rivalsa e di visibilità all'interno del mondo culturale, che troppo spesso è visto risiedere unicamente nel Nord Italia e nelle grandi città metropolitane. Attraverso iniziative culturali, dibattiti, mostre fotografiche ed esposizioni, si affrontano tematiche quali migrazione, riscatto sociale, lo spopolamento dei piccoli borghi e delle aree rurali, ma anche temi più vasti quali diritti umani, femminismo e ingiustizie sociali. L'obiettivo è, oltre a quello primario di diffondere conoscenza in questi ambiti, quello di invertire la narrazione secondo cui sia impossibile che le possibilità e le opportunità, anche nell'ambito culturale, possano trovarsi anche al Sud, in Sicilia o in qualsiasi altro posto visto come minore. Il rapporto con l'architettura e con la pianificazione urbana, in questo senso, può rappresentare una possibilità per la cultura di rivendicare i propri spazi, creando nuovi luoghi o riappropriandosi di quelli esistenti⁸.

I casi studio analizzati sono il risultato di una selezione tra un vasto panorama di esperienze riconducibili alla *culture-led regeneration*. In una prima fase, la selezione ha incluso casi studio caratterizzati da interventi di riqualificazioni a grande scala, che riguardano intere parti di città, oppure sostenuti da ingenti investimenti economici. In questo quadro, la scelta è stata poi orientata verso progetti ritenuti maggiormente coerenti con

il progetto di valorizzazione dell'area della ferrovia Noto-Pachino, sia in termini di scala di intervento che in termini di costi di realizzazione verosimili e tipologie di finanziamento possibili. La selezione è ricaduta quindi su casi riconducibili alla categoria "infrastrutture culturali comunitarie", che tuttavia si intrecciano con altre strategie a seconda del contesto. In tutti e tre i casi studio è possibile riconoscere un approccio "dal basso" e una forte componente comunitaria, seppur declinata in forme diverse. Si è scelto di analizzare interventi a scale diverse: un caso "urbano", DumBO a Bologna, che si configura come punto di riferimento di quartiere in una grande città, un intervento "nazionale"; Tramway a Glasgow, che presenta una vocazione specifica e determinante, quella teatrale, riconosciuta livello nazionale; e un caso "regionale", Farm Cultural Park in Sicilia, che riguarda iniziative su piccola scala ma diffuse e reiterate sul territorio della Regione. Inoltre, i tre casi studio presentano un mix di finanziamenti tra pubblici e privati, analogamente a quello ipotizzabile per il contesto di progetto, rendendoli ulteriormente validi e pertinenti come strumenti di confronto e riferimento. Infine, per quanto possibile, sono stati selezionati progetti (o iniziative, nel caso di Farm) in cui esiste un rapporto con la memoria dei luoghi in cui si insediano: in due casi tale memoria è legata al carattere ex industriale o ferroviario dei siti di progetto, mentre nel terzo caso il legame si costruisce con il territorio e si concretizza nel riuso di aree o edifici in disuso.

3.1.3 FARM CULTURAL PARK



3.1.1 DumBO



3.1.2 TRAMWAY



Caso studio 1_Farm Cultural Park



Localizzazione: Favara, Mazzarino, Agrigento e Palermo
Data di creazione: 2010
Destinazioni d'uso precedenti: cortili di palazzi residenziali (Favara), palazzo nobiliare (Mazzarino), carcere (Agrigento), convento (Palermo)
Destinazioni d'uso precedenti: parco turistico culturale, galleria d'arte e residenza per artisti.
Soggetti coinvolti: fondatori Andrea Bartoli e Florinda Saieva, gruppi volontari locali, artisti e attivisti locali.

9 Farm Cultural Park, consultabile in: <https://www.farmculturalpark.com/who-we-are> (consultato il 10/01/2026).

10 La rinascita di un Comune siciliano attraverso l'arte contemporanea, 20 maggio 2022, consultabile in: <https://www.studio2di2.com/farm-cultural-park/> (consultato il 10/01/2026).

11 Ibidem.

Caratteri generali

Farm Cultural Park è un hub di innovazione sociale: qui, la comunità locale lavora, insieme ad artisti, su problemi e strategie di intervento per reinterpretare, riutilizzare, rigenerare, rivitalizzare e coltivare le risorse del territorio siciliano. Il suo obiettivo è quello di avviare trasformazioni culturali in luoghi urbani per dimostrare le possibilità della creatività umana, e contemporaneamente concentrarsi su sfide e opportunità attuali⁹. Il contesto in cui nasce, quello del Comune di Favara, è significativo: in tempi recenti, la città ha iniziato a soffrire lo spopolamento dovuto alla mancanza di opportunità per giovani e famiglie. Gli ideatori di Farm Cultural Park hanno visto l'opportunità di invertire questa rotta, tracciando un nuovo percorso per arrestare il generale declino strutturale, sociale ed economico della città, infondendo nuova vita attraverso l'arte e l'architettura¹⁰.

«Nel caso di Favara la sovrabbondanza di edifici abbandonati ha permesso la creazione di spazi espositivi nel centro della città. [...] Spesso è sufficiente voltare un angolo per ritrovarsi in un quartiere rigenerato, ma l'impatto non è mai traumatico. La decadenza e l'abbandono, che caratterizzano le vie del centro, vengono reinterpretate e valorizzate attraverso l'arte.»¹¹.

Gli spazi

La prima sede di Farm Cultural Park nasce dal recupero di un nucleo edilizio storico in stato di degrado a Favara, "I Sette Cortili". Esso è stato trasformato in un sistema di spazi culturali aperti, che ospitano mostre di arte contemporanea, spazi d'incontro, cucine a vista per workshop, cocktail bar, shop e altre funzioni comunitarie. Spinti dal successo e dai riconoscimenti ottenuti, Farm Cultural Park ha aperto altre sedi a Mazzarino e ad Agrigento, e presto approderà a Palermo. Ogni sede sviluppa una propria serie di progetti di ricerca sperimentale, laboratori e produzioni creative sui temi dell'arte, dell'educazione, dell'ambiente e della costruzione del rapporto tra luogo e città¹².

12 Ibidem.



Figura 4.1 Incontro di Farm Cultural Park a Favara. Fonte: www.farmculturalpark.com

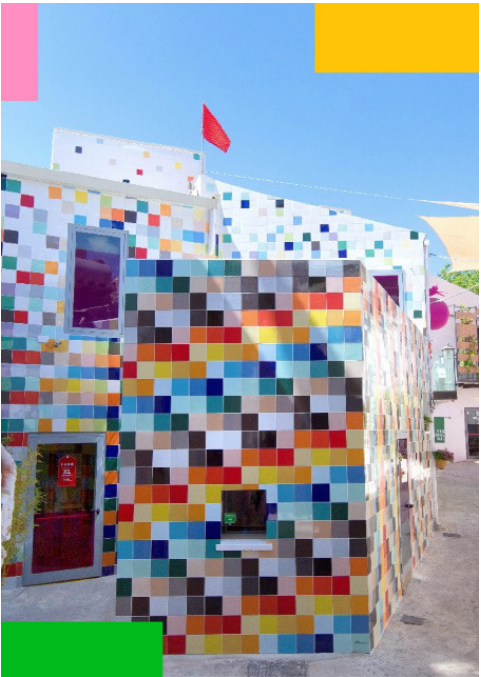


Figura 4.2 I "Sette Cortili" a Favara. Fonte: www.farmculturalpark.com

13 Abbiamo tutto, manca il resto, consultabile in: <https://www.abbiamtutto-manca-il-resto.com/> (consultato il 10/01/2026).

14 Ibidem.

I progetti

Tra le iniziative avviate da Farm Cultural Park, vi è “Abbiamo Tutto Manca il Resto”, una Quadriennale d’Arte dedicata alla Sicilia, nata per affrontare temi caldi del territorio siciliano e avviare un cambiamento attraverso l’arte e la cultura. Il progetto coinvolge artisti e organizzazioni culturali in tutta la Sicilia, impiegando un approccio transdisciplinare finalizzato alla rigenerazione sociale, culturale e territoriale. «Pittura, scultura, fotografia, musica, danza, circo, installazione, documentario, cinema, intelligenza artificiale, riattivazione di opere incompiute, costituzione di una Fondazione di erogazione per fronteggiare lo spopolamento e di una ONG impegnata sui temi dell’accoglienza e dell’inclusione sono alcuni dei dispositivi utilizzati per re-immaginare la Sicilia come metafora del mondo»¹³.

La mostra è divisa in tre sezioni:

- **NOSTALGIA VS RISCATTO**, comprende riflessioni sul passato, sulle radici, la memoria e il bisogno di riscatto.
- **AZIONI FONDATIVE**, comprende progetti concreti per ricostruire comunità, rigenerare spazi e intervenire su opere incompiute e promuovere iniziative culturali e sociali.
- **FUTURI IMMAGINARI** esplora futuri possibili, utopici o distopici, con mezzi creativi per immaginare nuovi modi di abitare, lavorare e stare insieme¹⁴.

Altri temi affrontati nei progetti, mostre e workshop di Farm Cultural Park riguardano temi come parità di genere, impegno civico, integrazione sociale, riforestazione urbana, istruzione di qualità.



Figura 4.3-4 Immagini promozionali di Farm Cultural Park.
Fonte: www.farmculturalpark.com

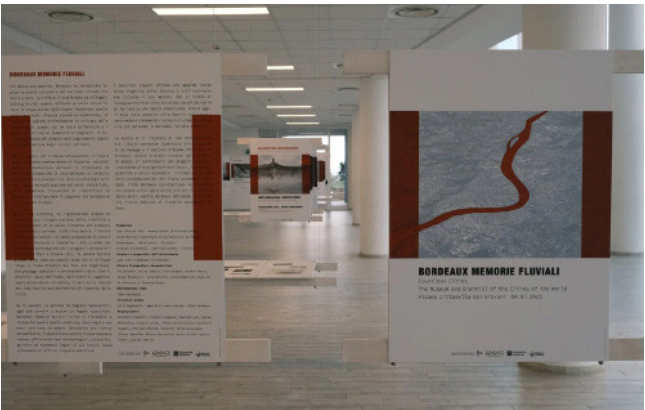


Figura 4.5-6 Immagini di esposizioni di Farm Cultural Park.
Fonte: www.farmculturalpark.com

riflessioni progettuali

RIUSO DEL PATRIMONIO EDILIZIO ABBANDONATO

RIGENERAZIONE TERRITORIALE DAL BASSO

INTERVENTI A SCALA RIDOTTA MA DIFFUSI

RIFLESSIONI SUL TERRITORIO

in ogni città in cui ha sede, Farm occupa luoghi abbandonati e in stato di degrado, insinuandosi nel tessuto urbano, persino tra le abitazioni dei residenti.

i progetti coinvolgono la popolazione e diversi gruppi di artisti, professionisti e associazioni culturali, attraverso un approccio partecipativo e comunitario.

sebbene si tratti di interventi puntuali in edifici o aree di piccola scala, essi si configurano come un sistema diffuso e interconnesso sul territorio, capace di generare ricadute più ampie e di diffondere le riflessioni maturate nei progetti, contribuendo a un processo di rigenerazione collettiva e condivisa.

le iniziative affrontano questioni sociali, ambientali ed economiche della Sicilia, oltre che a temi universali di attualità, usando l’arte come strumento di rigenerazione e di riflessione collettiva sui cambiamenti e le sfide del presente.

Caso studio 2_DumBO



Localizzazione: Bologna, Italia
Data di costruzione: 1925
Destinazione d'uso precedente: scalo merci
Data intervento di riqualificazione: 2019
Nuova destinazione d'uso: spazi polifunzionali per arte, sociale, cultura, musica e sport
Progettisti riqualificazione: Performa Architettura + Urbanistica
Superficie area d'intervento: 110.000 mq
Tipo di finanziamento: misto
Soggetti coinvolti: FS Sistemi Urbani
Open Event srl Comune di Bologna
Fondazione per l'Innovazione Urbana,
Performa Architettura + Urbanistica

15 DumBo, consultabile in: <https://zero.eu/it/luoghi/153580-dumbo,bologna/> (consultato il 10/11/2025)

16 Renzo Pocaterra, "Bologna Ravone Addio", in Linea Treno, n. 2, febbraio 1993, consultabile in: <https://www.archiviofondazionefs.it/it/Periodici/03-Linea-Treno/1993/p/96e5b-51d64650671b-bcc2306b3ce-5ba1456edc33> (consultato il 10/11/2025).

Caratteri generali

DumBO è un progetto di riuso temporaneo «destinato a rigenerare quello che è già diventato un nuovo enorme distretto destinato a cultura, arte, innovazione sociale, lavoro, musica e sport per attività trasversali e sempre diverse, in stretta relazione con il territorio»¹⁵. Un luogo dall'atmosfera post industriale nato nell'ex scalo ferroviario del Ravone, un'area di oltre dieci ettari, situata all'interno del quartiere Porto-Saragozza, che contiene diversi capannoni, uffici, magazzini e officine precedentemente in disuso.

Contesto e processo di riqualificazione

La stazione di Bologna Ravone fu realizzata nel 1925, quando si decise di separare il traffico merci da quello passeggeri. A partire dagli anni Ottanta, con il progressivo calo delle merci su rotaia a favore di quello su gomma, lo scalo è entrato progressivamente in disuso fino alla sua completa chiusura nel 1993¹⁶. Il percorso di trasformazione dell'area ha preso avvio nel 2019, con la sperimentazione degli usi temporanei grazie all'affido in concessione da parte di FS Sistemi Urbani della porzione di quarantamila metri quadrati dell'Ex Scalo Ferroviario Ravone a *Open Event* (ente gestore di DumBO). Dal 2021 la Fondazione per l'Innovazione Urbana, in collaborazione con *Open Event*, ha sviluppato il progetto "Bologna Attiva - Officina Metropolitana per il mutualismo", il nuovo lavoro e l'economia collaborativa, attraverso il quale è stato possibile riqualificare e riattivare i capannoni

Officina e Temporanea di DumBO. A fine marzo 2024 il Comune di Bologna è formalmente entrato in possesso dell'area dell'ex scalo Ravone, e da questo momento è diventata proprietà pubblica per essere restituita alla cittadinanza¹⁶.

17 DumBO, consultabile in: <https://dumbospa-ce.it/about-us/>. it (consultato il 10/11/2025)

È stato dunque creato un sistema di spazi polifunzionali che comprende *coworking*, uffici, spazi di programmazione culturale, aule studio e spazi di progettazione per studenti, spazi di comunità aperti alle famiglie del quartiere. Un lavoro di rete e relazione che ha favorito la nascita di nuove sinergie in vista dell'ampliamento del distretto e che ha avviato la riappropriazione degli spazi da parte della cittadinanza e delle comunità che gravitano attorno all'area. Padiglioni e aree all'aperto destinati a cultura, arte, sociale, impresa, musica e sport per attività trasversali e sempre diverse, in stretta relazione con il territorio. Inoltre, DumBO ospita eventi, fiere, convegni, corsi, laboratori, uffici, e spettacoli, proponendo anche il noleggio di singoli spazi, adatti a infinite destinazioni¹⁷.



18 Ex Scalo Ravone, consultabile in: <https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/progetto/exscaloravone> (consultato il 10/11/2025)

19 DumBO. Gli spazi, consultabile in: <https://dumbospace.it/gli-spazi/> (consultato il 10/11/2025)

Gli spazi

Attraverso un uso virtuoso di fondi PNRR per 57 milioni di euro, il Comune, ha realizzato in quest’area un nuovo distretto all’interno della più ampia strategia della “Città della Conoscenza”: un intervento complessivo di rigenerazione dello spazio pubblico in chiave sostenibile, a partire dalla riqualificazione energetica e sismica degli edifici esistenti, con nuovi spazi e servizi per l’abitare sociale, per il lavoro, la cultura, lo svago e lo sport, nuove piazze e un nuovo grande parco urbano. Lo spazio dell’ex scalo è affidato in concessione temporanea per 4 anni, e comprende 6 fabbricati, con una superficie complessiva di oltre 18 mila metri quadrati, più ventimila metri quadrati scoperti¹⁸.

- **Blocco Comune** è uno punto di riferimento per la comunità e il quartiere. In questo luogo dinamico e inclusivo, l’incontro e la collaborazione diventano strumenti per rafforzare il tessuto sociale e promuovere la partecipazione attiva. Esso comprende una falegnameria attrezzata e sale polifunzionali per iniziative dal basso, workshop ed eventi.
- **Maia Store** è una bottega di prodotti locali, uno spazio dove i piccoli produttori della regione possono dare visibilità ai cibi di qualità del territorio.
- **Piazza Ravone** e le **Piazzole** si estendono per quasi 7 mila metri quadri, rappresentando un luogo ideale per mercati, attività espositive e spettacoli dal vivo. Gli antichi binari sono ancora presenti nella piazza, in parte coperta da una grande tettoia.
- **P.Orto Urbano** è un’area verde aperta ai cittadini. Essa comprende un osservatorio botanico e ha l’obiettivo di far riflettere sul concetto di natura in contesto urbano.
- **Officina** si compone di uno spazio di comunità, una sala studio, un bistrot e uno spazio *coworking*. Il piano terra è formato da box che ospitano funzioni legate alla cultura e alla creatività. Il livello superiore è invece un’area espositiva e flessibile, con postazioni prenotabili.
- **Salotto Verde** è uno spazio intergenerazionale di aggregazione, svago, sport e socialità. Adattandosi alle stagioni e agli usi e integrando la natura come parte del progetto, lo spazio ospita aree per il gioco, lo studio e i laboratori, un’area relax e una corte interna per proiezioni.¹⁹



Figura 4.10 Gli spazi di DumBO.
Fonte: www.dumbospace.it

riflessioni progettuali

MEMORIA FERROVIARIA	l’atmosfera degli spazi mantiene il carattere ferroviario e lo reinterpreta in chiave contemporanea, valorizzando la dimensione storica e materiale (capannoni, binari, tettoie, spazi aperti).
RIQUALIFICAZIONE TEMPORANEA E PARTECIPATA	la trasformazione del luogo vede la collaborazione tra enti pubblici, associazioni e comunità. Il risultato è uno spazio che permette la sperimentazione di usi diversi e flessibili, adattabili nel tempo.
COMUNITÀ DIVERSIFICATA	
RAPPORTO TRA NATURA E SPAZIO PUBBLICO	il progetto integra le aree verdi come elementi di connessione tra le funzioni e gli spazi, integrando orti urbani, piazze e aree di collettività.

Caso studio 3_Tramway



Localizzazione: Glasgow, Scozia
Data di costruzione: 1893
Destinazione d'uso precedente: scalo tramviario
Data intervento di riqualificazione: 1998
Nuova destinazione d'uso: spazio culturale interdisciplinare per arti performative e comunità
Progettisti riqualificazione: ZM Architecture
Superficie area d'intervento: 16.000 mq
Soggetti coinvolti: Glasgow Life (Glasgow City Council), Creative Scotland

20 *Tramway's History*, consultabile in: <https://www.tramway.org/tramways-history/> (consultato il 10/11/2025).
Traduzione delle autrici.

Caratteri generali

Tramway è uno degli spazi più riconosciuti a livello internazionale in Scozia per l'arte visiva e performativa contemporanea. La particolare architettura, il carattere e la storia stessa della sede fungono da catalizzatore per la pratica artistica e hanno reso *Tramway* un luogo unico per produrre e vivere un'arte contemporanea stimolante e diversificata. Fondato oltre trent'anni fa all'interno di un ex deposito di tram, *Tramway* è un vasto spazio industriale riconvertito che comprende più gallerie e sale teatrali. Oggi è un punto di riferimento architettonico e culturale, che da anni svolge un ruolo fondamentale sia come centro artistico che come polo comunitario²⁰.

Contesto e processo di riqualificazione

L'edificio nacque nel 1893 come deposito tranviario di Coplawhill e, nei primi anni del Novecento, servì come principale capolinea, deposito e officina della rete tramviaria cittadina. Dopo la dismissione dei tram negli anni Sessanta, fu trasformato nel Museo dei Trasporti. Nel 1986, quando il Museo dei Trasporti fu trasferito al Kelvinhall, a ovest di Glasgow, l'edificio rimase vuoto e rischiò la demolizione, finché alla fine degli anni Ottanta vennero sviluppati piani ambiziosi in vista di Glasgow Capitale Europea della Cultura 1990. *Tramway* si affermò fin dagli esordi come luogo di sperimentazione artistica, ospitando produzioni e installazioni di grande risonanza internazionale che contribuirono a definirne l'identità come spazio innovativo e di riferimento

per l'arte contemporanea. Tra il 1990 e il 1991, *Tramway* raggiunse pienamente il suo potenziale di grande centro internazionale. Nel 1998 ricevette un finanziamento dal *National Lottery* tramite lo *Scottish Arts Council* per la riqualificazione dell'edificio, con nuovi spazi teatrali ed espositivi. Da allora, la programmazione di *Tramway* si è evoluta in senso interdisciplinare, mantenendo un approccio innovativo e sperimentale che ha portato in Scozia importanti opere internazionali. Dal 2004 *Tramway* ospita e co-produce opere, ogni due anni, per il prestigioso *Glasgow International Festival*, e nel 2015 ha fondato *Dance International Glasgow* (DIG), un festival biennale di danza dedicato a spingere la performance verso nuove direzioni.²¹

21 *Ibidem*.
Traduzione delle autrici.



Figura 4.11-12-13 Spazi e attività di *Tramway*.
Fonte: www.tramway.org



22 *Tramway*, consultabile in: <https://www.visitglasgow.org.uk/find-a-venue-or-service/tramway/> (consultato il 10/11/2025). Traduzione delle autrici.

Gli spazi

Tramway incarna un modello di rigenerazione culturale e architettonica che intreccia arti performative, arti visive e partecipazione comunitaria. L'ex deposito tramviario, con la sua scala industriale e la distribuzione spaziale "diffusa" tra gallerie, teatri e aree pubbliche, diventa non solo contenitore, ma parte attiva del processo creativo. In questo senso *Tramway* rappresenta un laboratorio dove architettura e pratica artistica dialogano costantemente, generando nuove forme di fruizione e sperimentazione.

- **Tramway 1** è uno spazio teatrale flessibile, dedicato a progetti di arti performative di grande scala e capace di adattarsi alle esigenze delle produzioni più complesse e ambiziose.
- **Tramway 2** è lo spazio espositivo principale. Le rotaie originali, i pilastri in acciaio e le dimensioni imponenti lo rendono uno degli spazi dedicati alle arti visive più suggestivi in Europa.
- **Tramway 3** è uno spazio di passaggio che connette l'area espositiva con quella teatrale. Conduce al Café Bar e si affaccia sul giardino The Hidden Gardens, situato sul retro dell'edificio.
- **Tramway 4** si configura come un teatro-studio con 86 posti a sedere. È uno spazio molto adattabile, utilizzato spesso come residenza per artisti, ma anche per spettacoli, conferenze, proiezioni cinematografiche, seminari e simposi.
- **Tramway 5** appare invece come una galleria affacciata sulla strada. Ospita lavori di artisti internazionali, britannici e scozzesi.
- Il **Piano superiore** include uno studio flessibile con circa 80 posti a sedere. Qui si tengono anche workshop, conferenze e corsi formativi organizzati da associazioni esterne.
- La **galleria** situata nel foyer superiore ospita mostre comunitarie e i risultati di progetti partecipativi. Qui si organizzano anche incontri, laboratori e attività aperte alla partecipazione del pubblico²².



Figura 4.14 Lo spazio *Tramway 2*, con i binari originali lasciati a vista. Fonte: www.tramway.org

riflessioni progettuali

PALCOSCENICO INDUSTRIALE

ARTI PERFORMATIVE E SPERIMENTAZIONE

STRATEGIE E MEZZI DI RIGENERAZIONE

SPAZI FLESSIBILI E PARTECIPATI

l'ex deposito è stato riconvertito in un complesso di spazi flessibili, tra cui teatri, gallerie, studi e aree pubbliche di connessione. L'architettura industriale diventa un elemento scenico e identitario, favorendo la relazione tra arte, corpo e spazio.

il centro pone al centro le arti performative e visive, promuovendo la sperimentazione interdisciplinare attraverso spazi adattabili che ospitano danza, teatro, installazioni e residenze artistiche.

Tramway ha raggiunto visibilità e riconoscimento internazionale grazie a eventi temporanei e programmi culturali di rilievo, come Glasgow Capitale Europea della Cultura 1990 e il *Glasgow International Festival*.

l'intervento ha dato vita a una rete di spazi flessibili e vari, trasformandoli in sfondo per la sperimentazione artistica e l'incontro. *Tramway* conserva un forte legame con il territorio, ospitando attività che coinvolgono cittadini, scuole e artisti emergenti, rendendo lo spazio un luogo in continua evoluzione.

Definizione dello scenario progettuale

Dall’analisi dei tre casi studio descritti, emergono alcuni spunti progettuali ricorrenti e utili alla definizione dello scenario metaprogettuale socio-culturale. Questi spunti non vengono considerati come modelli da replicare, ma come principi da interpretare all’interno del contesto specifico, rappresentato dalla linea ferroviaria nella provincia di Siracusa.

FUNZIONI E
ATTIVITÀ

Le attività proposte dallo scenario socio-culturale nascono da un’analisi di quelle già esistenti e avviate dai casi studio. Sono proposte spazi che ospitano funzioni prettamente culturali (biblioteche, aule studio) e di natura più ibrida (orti sociali, spazi verdi, piazze).

LA COMUNITÀ AL
CENTRO

La comunità è protagonista del progetto. Il metaprogetto è pensato per fornire alla comunità luoghi di aggregazione, spazi aperti e liberi da fruire, con attenzione a ogni tipo di utenza (cittadini, turisti, studenti, anziani, bambini).

CARATTERE
PARTECIPATO

La comunità partecipa alla “costruzione” del progetto: associazioni locali e cittadini possono gestire spazi e funzioni, partecipando anche alla realizzazione di oggetti attraverso *workshop*.

MEMORIA
FERROVIARIA

Il carattere industriale e la vocazione ferroviaria vengono metaforicamente mantenuti attraverso le tracce dei binari e dei magazzini preesistenti. Le modalità di intervento sui manufatti mirano a preservarne le qualità conferendogli nuovi scopi.

STRATEGIE DI
VISIBILITÀ

Attraverso iniziative, festival ed eventi stagionali è possibile attuare strategie di promozione del progetto, capaci di innescare dinamiche di riqualificazione e di rafforzarne la visibilità su scala sovralocale e nazionale.

4.2 SCENARIO 2_ECOSISTEMICO
Greenways: percorsi di mobilità dolce

23 Giulio Senes, *La domanda di mobilità dolce. Panorama internazionale sulle greenways e modelli di gestione*, in Rete Ferroviaria Italiana, *Atlante delle Greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, 2022, p. 35, consultabile in https://www.rfi.it/content/dam/rfi/rete/RFI%20ATLANTE%203%20GREENWAYS%2010_12_19%20WEB%20D.pdf (consultato il 22/12/2025).

24 Associazione Italiana Greenways Onlus, *Statuto*, art. 1, consultabile in <http://www.greenways.it/statuto.pdf> (consultato il 22/12/2025).

Nell’ultimo decennio, l’aumento della richiesta da parte della popolazione di spazi verdi, la maggiore sensibilità degli enti locali e delle istituzioni sui temi della tutela dell’ambiente e della sostenibilità, insieme alla diffusione del cicloturismo, hanno incentivato diversi interventi nel campo della mobilità non motorizzata.

In questo contesto, un ruolo importante può essere svolto dalle *greenways*, definite dalla *European Greenways Association* come «vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l’ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati»²³.

Anche l’*Associazione Italiana Greenways* le ha definite come «un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storicoculturale»²⁴. Dal punto di vista progettuale, le *greenways* si distinguono per la loro attenzione alla naturalizzazione del percorso, all’uso di materiali a basso impatto ambientale e per il loro ruolo di potenziale corridoio ecologico, integrando quindi la funzione infrastrutturale con quella ambientale.

Le *greenways* offrono alla popolazione un sistema di mobilità complementare a quello tradizionale, consentendo un movimento sicuro e piacevole, sia per la mobilità quotidiana, sia per le funzioni ludiche, ricreative e turistiche.

Una volta completate, le *greenways* vengono solitamente amministrate dagli Enti locali che intersecano l’infrastruttura, come Province o Regioni, responsabili della loro manutenzione. Tuttavia, esistono alcune esperienze che hanno visto la creazione di consorzi appositamente formati, dedicati esclusivamente alla gestione di esse: in queste situazioni, oltre ai compiti di manutenzione ordinaria, i consorzi si impegnano nella promozione della *greenway*, organizzando eventi, gestendo servizi per gli utenti o monitorandone l’affluenza. Tali modelli di gestione associata nascono al fine di superare la frammentazione amministrativa, garantendo un’unica regia per la manutenzione e la promozione lungo tutto il tracciato.

Dal punto di vista dell’utenza, le *greenways* risultano particolarmente adatte alla crescente domanda di turismo attivo e responsabile, di attività fisica all’aria aperta e di contatto diretto con la natura. Un altro aspetto importante è l’utilizzo delle *greenways* da parte della popolazione locale, che in alcuni contesti può risultare predominante, ma che mantiene un ruolo significativo anche nelle *greenways* a prevalente destinazione turistica.

Da ferrovie dismesse a *greenways*

Una grande opportunità per la progettazione delle *greenways* è rappresentata dal patrimonio di ferrovie abbandonate. Questi sedimi offrono un vantaggio intrinseco importante: essi garantiscono pendenze ridotte e costanti, ideale per tutti gli utenti, e rappresentano un tracciato lineare già protetto e spesso lontano dal traffico veicolare. Nel 1963, la naturalista May Theilgaard Watts scriveva in una lettera al *Chicago Tribune*:

«Siamo esseri umani. Siamo in grado di camminare su due piedi. Abbiamo bisogno di un percorso. In questo momento c’è l’opportunità per Chicago e le sue periferie di avere un percorso, un lungo percorso. Il sedime ferroviario dismesso della ferrovia elettrica Chicago-Aurora-Elgin sta aspettando. Se abbiamo coraggio e lungimiranza [...] possiamo trasformare questa striscia di terreno in una splendida risorsa»²⁵.

Da questa idea, realizzata nel 1966 con l’inaugurazione dell’*Illinois Prairie Path*, è nata la proposta di riconvertire le ferrovie dismesse in percorsi per la mobilità sostenibile e da quel momento migliaia di tracciati ferroviari abbandonati sono diventati vie verdi in tutto il mondo. In questo senso, la trasformazione in *greenway* diventa uno strumento per la valorizzazione e lo sviluppo delle aree rurali, capace di collegare le persone alle risorse locali e promuovere una nuova consapevolezza del paesaggio, dando vita a un turismo consapevole che allontana la domanda dalla stagionalità.

Greenways su sedimi ferroviari in Sicilia

La Sicilia è la Regione italiana in cui sono stati convertiti in *greenways* circa un decimo dei chilometri totali di ferrovie dismesse presenti nell’isola. Tuttavia, la realizzazione di una rete completa di *greenways* è spesso frenata da difficoltà burocratiche o dalla perdita di finanziamenti. La *greenway* Palermo-Monreale è un esempio significativo in cui, nonostante le buone intenzioni e il concorso di idee per cui sono stati spesi 300mila euro, nel 2022 il finanziamento andò perso e la *greenway* non fu mai realizzata.

Invece, tra le linee FS recuperate e trasformate in *greenways* si annoverano:

- la *greenway* Porto Palo-Menfi;
- la *greenway* Godrano-Burgio;
- la *greenway* Targia-Siracusa;
- la *greenway* San Michele di Ganzaria-Salvatorello;
- la *greenway* Sortino-Fusco-Palazzolo Acreide;

riportate nello schema alla pagina seguente.

25 Roberto Rovelli, *Il riuso delle ferrovie dismesse come greenways in Italia: Stato dell’arte, opportunità e problematiche per la trasformazione*, in RFI, *Atlante delle Greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, 2022, p. 45, consultabile in https://www.rfi.it/content/dam/rfi/rete/RFI%20ATLANTE%203%20GREENWAYS%2010_12_19%20WEB%20D.pdf (consultato il 22/12/2025).

Greenways su sedimi ferroviari in Sicilia

Greenway Godrano-Burgio

Lunghezza persorso: 73.7 km
Linea dismessa Palermo-Burgio
Anno di realizzazione: 2004-2008

Il sentiero collega Godrano a Burgio, attraversando la RNO del Bosco della Ficuzza.

Greenway Porto Palo-Menfi

Lunghezza persorso: 17.6 km
Linea dismessa Castelvetro-P. Empedocle
Anno di realizzazione: 2007-2016

Il tratto risulta incluso nel progetto "Rever Med", elaborato dalla Regione e l'Associazione Italiana Greenways. Non risultano fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso.

Greenway "Rossana Maiorca" Targia-Siracusa

Lunghezza persorso: 7.7 km
Linea dismessa Messina-Siracusa
Anno di realizzazione: 2008

Lungo il percorso non vi sono aree attrezzate per la sosta; l'unica fermata presente lungo il tracciato riutilizzato è inutilizzata. Nel 2015, lungo la greenway, è stato installato il Parco delle sculture, con installazioni di arte contemporanea, contribuendo a rendere l'area un polo di attrazione turistico-culturale.

Greenway "Parco lineare" S. Michele di Ganzaria-Salvatorello

Lunghezza persorso: 8 km
Linea dismessa Caltagirone-Dittaino
Anno di realizzazione: 2001

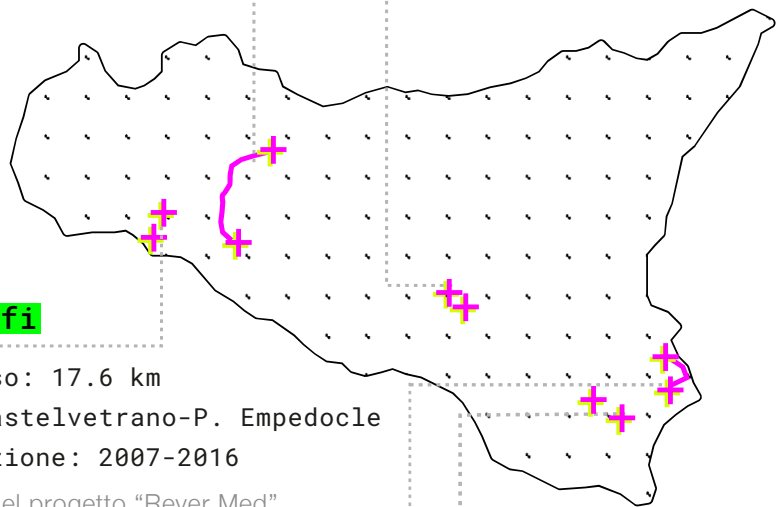
Il percorso inizia dalla ex stazione di San Michele di Ganzaria, recuperata e sede di associazioni culturali, e si dirige verso Caltagirone, attraversando la campagna collinare tra i monti Erei e Iblei.

Greenway dell'Anapo Sortino-Fusco - Palazzolo Acreide

Lunghezza persorso: 15 km
Linea dismessa Siracusa-Vizzini
Anno di realizzazione: 2011

Il territorio attraversato ha grande valenza paesaggistica e naturalistica, rientrando all'interno della RNO di Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cavagrande.

Figura 4.15 Greenways su sedimi ferroviari in Sicilia. Rielaborazione delle autrici. Fonte: RFI, Atlante delle greenways su linee FS: Dal disuso al riuso, 2022.



Nell'ambito della tematica delle greenways, sono stati analizzati diversi casi studio di successo, intesi come progetti a carattere diffuso, che reinterpretano gli ex sedimi ferroviari non solo come tracciato funzionale ma come strutture paesaggistiche in grado di unire mobilità lenta, spazi aperti e insediamenti.

Tra questi, sono stati selezionati tre casi studio, ritenuti maggiormente significativi ai fini della costruzione dello scenario metaprogettuale ecosistemico. In particolare, sono stati individuati due casi studio italiani, il Parco Lineare, in Sicilia, scelto sia per la disponibilità di informazioni utili a comprenderne le scelte progettuali, sia per la sua collocazione territoriale; e la Ciclabile della Val Venosta, in Trentino Alto Adige, che, nonostante sia un esempio meno architettonico, è stato selezionato per la gestione efficace dell'intermodalità tra mobilità motorizzata e mobilità non motorizzata. Infine, il Chemin du Carrées, in Francia, è stato scelto per il progetto dei punti di snodo lungo il percorso, considerati come elementi strategici in un sistema lineare, capaci di rafforzare l'identità della greenway nel suo contesto.

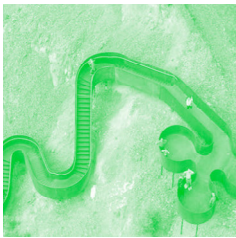
3.2.1 PARCO LINEARE



3.2.2 CICLABILE VAL VENOSTA



3.2.3 CHEMIN DES CARRIÈRES



Caso studio 1_PARCO LINEARE



Localizzazione: Caltagirone-Piazza Armerina, Sicilia
Data di costruzione: 1920-1930
Destinazione d’uso precedente: linea ferroviaria
Data intervento di riqualificazione: progetto 1998-1999, realizzazione 2000-2001
Nuova destinazione d’uso: percorso ciclo-pedonale
Progettisti riqualificazione: Marco Navarra, Giovanni Branciforti / studio Nowa
Lunghezza percorso: 14 chilometri
Tipo di finanziamento: pubblico
Soggetti coinvolti: Comune di Caltagirone (CT) e Comune di San Michele di Ganzaria (CT)

Caratteri generali

Il progetto è un’ipotesi di riuso dell’ex linea ferroviaria a scartamento ridotto tra Caltagirone, Piazza Armerina e Dittaino, in Sicilia. Si tratta di un progetto che disvela il riconoscimento di antichi territori agricoli, naturali e storici siciliani attraverso la costruzione di un nuovo paesaggio. L’obiettivo principale non è solo il recupero della linea dismessa, ma anche una ricostruzione di legami invisibili tra paesaggi e manufatti, stimolando una rigenerazione delle risorse non più in uso.

Contesto

La ferrovia attraversava i territori di Caltagirone, San Michele di Ganzaria, Mirabella Imbaccari e Piazza Armerina. Fu costruita tra gli anni Venti e Trenta, rimanendo in attività fino al 1971, inserendosi in una zona complessa dal punto di vista orografico, soprattutto nel tratto Caltagirone - San Michele di Ganzaria, con gallerie, ponti, viadotti considerati audaci per l’epoca. L’infrastruttura si imponeva come un solco nel paesaggio, mutando la morfologia originaria. Il movimento lungo il tracciato rivelava un’alternanza di aperture e chiusure verso il territorio circostante, ancora oggi visibile nei resti della linea.

Progetto di riqualificazione

Il progetto propone la trasformazione dell’ex tracciato ferroviario in parco lineare attrezzato, pensato come percorso naturalistico-culturale per pedoni e ciclisti. L’idea è quella di costruire una nuova lettura del paesaggio con una sequenza di elementi architettonici e naturali, come cipressi, arbusti piantati lungo rilevati e trincee, dispositivi visivi ispirati a principi classici e contemporanei. Questi elementi diventano strumenti narrativi del paesaggio, permettendo un rapporto tra chi osserva e il territorio. Il progetto adotta una strategia a lungo termine, suddivisa in fasi di intervento, basata su un sistema modulare costituito da:

- linee: il tracciato
- punti: le aree di sosta o di intervento architettonico
- superfici: gli spazi vegetali, i giardini, i campi.

Nel Parco Lineare di Caltagirone, il tracciato abbandonato non è sfondo né rovina da conservare, è un “testo attivo”²⁶. I gesti architettonici sono pochi ma ricchi di significato: il nastro d’asfalto che segue l’andamento dei binari, i caselli riabitati come presidi locali e le soglie che emergono lungo il cammino. Il progetto traduce il paesaggio, cambiandogli forma per renderlo leggibile e praticabile. L’esito è un percorso in cui chi lo ha pensato “cammina in punta di piedi”²⁷ su un territorio già abitato e vissuto. La rovina non è il simbolo della decadenza, ma un’occasione per far emergere la realtà di un presente che non si fa più vedere. Il Parco Lineare nasce per essere vissuto attivamente: non importa quanto sia minima la costruzione, l’importante è la relazione che genera. L’obiettivo, quindi, non è soltanto realizzare una *greenway* da percorrere a piedi o in bicicletta: si vuole dare ai comuni coinvolti un’opportunità concreta di sviluppo economico attraverso la realizzazione di un elemento di forte attrattività internazionale e l’integrazione con i flussi turistici più evoluti.

26 Marco Navarra, *Trasposizioni per un paesaggio fragile*, On/Off Magazine, 14 giugno 2025, consultabile in <http://www.onnoffmagazine.com/2025/06/14/su-cio-che-resta-trasposizioni-per-un-paesaggio-fragile/> (consultato il 22/12/2025).

27 Ibidem

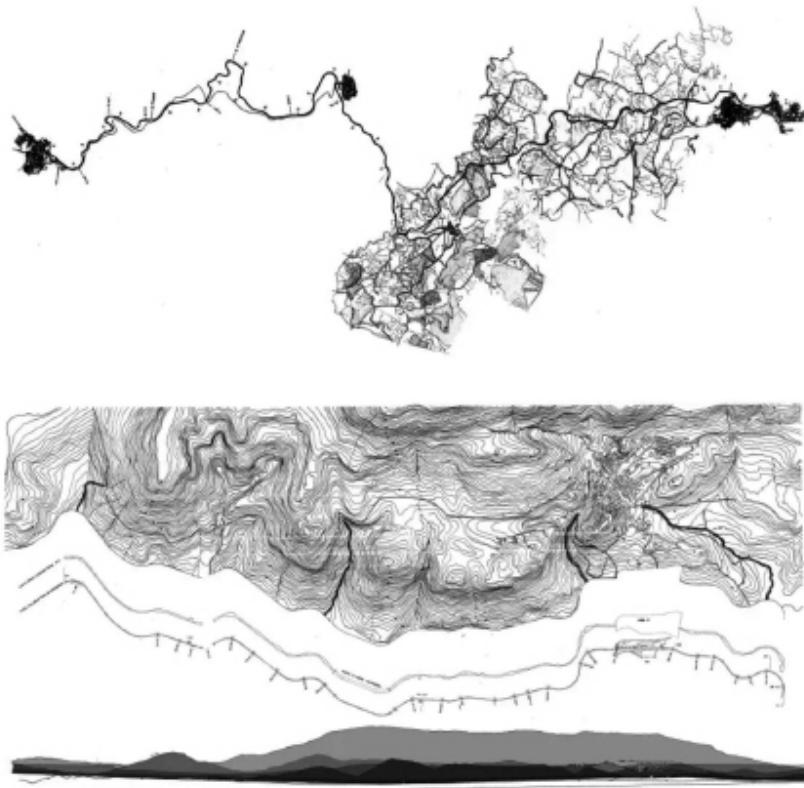


Figura 4.16 Parco lineare, Sicilia, 2002. Fonte: www.studionowa.com



Figure 4.17-18 Parco lineare, Sicilia, 2002.
Fonte: www.studionowa.com



Figure 4.19 Salvatore Gozzo, Parco lineare, Sicilia, 2002.
Fonte: <https://divisare.com/projects/299889-nowa-navarra-office-walking-architecture-salvatore-gozzo-parco-lineare>

riflessioni progettuali

- TURISMO
PAESAGGISTICO**
- INTERVENTO
MINIMALE**
- VALORIZZAZIONE
DEI CENTRI MINORI**
- CARATTERE DIFFUSO**

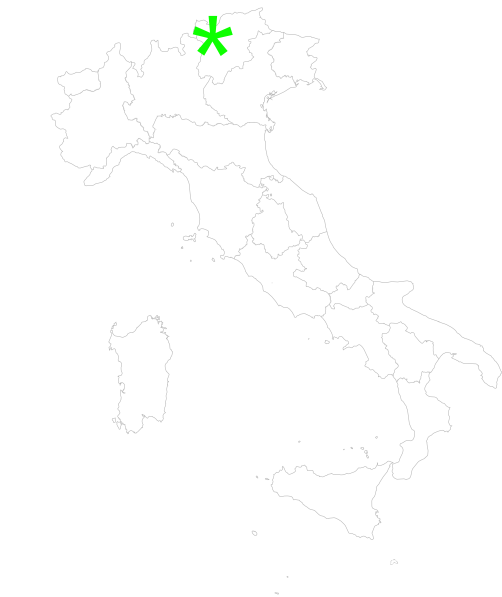
il progetto agevola un turismo di qualità che si prende il tempo di assimilare il paesaggio, contribuendo a un modello di sviluppo locale sostenibile e non intensivo.

si utilizzano elementi poveri, prefabbricati e leggeri che creano un “diagramma” che ordina il paesaggio.

collegando i centri minori di San Michele di Ganzaria e Mirabella Imbaccari a città più grandi come Caltagirone e Piazza Armerina, il progetto fornisce una nuova forma di accesso e scambio.

il progetto innerva un vasto territorio, collegando i Comuni di Caltagirone, San Michele di Ganzaria, Mirabella Imbaccari e Piazza Armerina.

Caso studio 2_CICLABILE VAL VENOSTA



Localizzazione: Bolzano, Trentino Alto Adige, Italia
Data di costruzione: 2005
Destinazione d'uso: pista ciclabile parallela alla linea ferroviaria, parte della più ampia Ciclabile dell'Adige
Progettisti:enti pubblici locali (Provincia Autonoma di Bolzano e la Comunità Comprensoriale della Val Venosta)
Lunghezza percorso: 65 chilometri
Tipo di finanziamento: pubblico
Soggetti coinvolti: Provincia autonoma di Bolzano, Dipartimento Infrastrutture e Mobilità, Comunità comprensoriale Burgraviato, Comuni della Val Venosta

28 Descrizione dettagliata del percorso Padana, consultabile in <https://www.viaclaudia.org/it/ciclotour/descrizione-dettagliata-del-percorso-padana> (consultato il 22/12/2025).

Caratteri generali

La pista ciclabile si estende da Malles a Merano: 65 chilometri tra natura, cultura e storia. Un itinerario adatto non solo a ciclisti su strada, ma anche alle famiglie.

Contesto

Il percorso fa parte di una antica strada commerciale romana, la via Claudia Augusta, che un tempo garantiva un collegamento veloce fra il Danubio e il Po, unendo la Baviera al Mare Adriatico, dalla cittadina tedesca di Donauwörth, poco più a Nord di Augusta, fino ad Altino, porto sulla laguna veneta²⁸.

La linea ferroviaria fu costruita tra il 1898 e il 1906. In seguito, subì un progressivo declino, aggravato dalla Prima Guerra Mondiale, fino alla sua chiusura definitiva al traffico passeggeri nel 1990.

Nel 2005, l'infrastruttura ferroviaria fu riattivata, insieme alla progressiva realizzazione della pista ciclabile affiancata alla linea, con completamenti e miglioramenti in diversi anni successivi.

Progetto

La ciclabile Merano-Malles costituisce la sezione superiore della più lunga Ciclabile dell'Adige e parte del percorso internazionale della via Claudia Augusta.

Il progetto si basa sul concetto di intermodalità treno-bici-bus. La pista corre quasi interamente parallela ai binari, spesso a vista, facilitando l'orientamento e l'accesso alle stazioni.

È pensata come un percorso dolce, con la maggior parte del dislivello concentrato in una leggera e costante discesa se percorsa nel senso Malles-Merano. Questo la rende ideale per le famiglie e i cicloturisti.

Il tracciato è quasi del tutto separato dal traffico automobilistico e generalmente ben asfaltato o su buon fondo stabilizzato, garantendo sicurezza e continuità²⁹.

29 Pista ciclabile della Val Venosta: da Malles a Merano, paesaggi e cultura alpina, settembre 2025, consultabile in <https://www.ruotelibereinviaggio.it/pista-ciclabile-della-val-venosta-da-malles-a-merano-paesaggi-e-cultura-alpina/> (consultato il 22/12/2025).



Figura 4.20 Ciclabile Val Venosta, Trentino Alto Adige.
Fonte: www.bikemeran.it/it/piste-ciclabili/val-venostait



Figura 4.21 Ciclabile Val Venosta: aree di sosta. Trentino Alto Adige.
Fonte: www.bikemeran.it/it/piste-ciclabili/val-venostait



Figura 4.22 Treno lungo la Ciclabile Val Venosta, Trentino Alto Adige.
Fonte: www.bikemeran.it/it/piste-ciclabili/val-venostait



Figura 4.23 Ciclabile Val Venosta, Trentino Alto Adige.
Fonte: www.travelwiththewind.org/da-malles-a-merano-lungo-la-ciclabile-della-val-venosta/

riflessioni progettuali

FUNZIONE DI GREENWAY

percorso *rail-with-trail*.

TURISMO PAESAGGISTICO

il tragitto attraversa aree di interesse turistico, come Merano e i paesaggi di frutteti.

INTERMODALITÀ BICI-BUS-TRENO

la pista ciclabile corre per la maggior parte del suo percorso immediatamente accanto o a vista rispetto ai binari della Ferrovia.

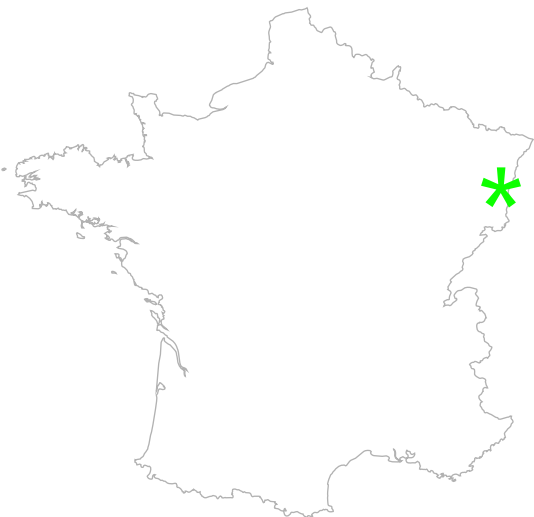
ACCESSIBILITÀ

essendo in gran parte pianeggiante, il percorso è accessibile a un pubblico vasto.

PUNTI DI SNODO

le stazioni ferroviarie lungo la linea fungono da punti di accesso e scambio diretti.

Caso studio 3_CHEMIN DES CARRIÈRES



Localizzazione: Alsazia, Francia
Data di costruzione: 1902
Destinazione d’uso precedente: Linea ferroviaria
Data intervento di riqualificazione: 2018-2019
Nuova destinazione d’uso: Percorso ciclo-pedonale
Progettisti riqualificazione: Reiulf Ramstad Architects
Lunghezza percorso: 11 chilometri
Costo intervento: 4 milioni di euro
Tipo di finanziamento: pubblico
Soggetti coinvolti: Unione dei Comuni delle Porte di Rosheim

Caratteri generali

Il *Chemin des Carrières*, o Sentiero delle Cave, è un percorso ciclo-pedonale situato in Alsazia, Francia, tra le località di *Rosheim* e *Saint-Nabor*. Il sentiero si estende per 11 chilometri ed è stato progettato dallo studio Reiulf Ramstad Architects nell’ambito della valorizzazione del territorio e della mobilità dolce. Pensato sia per gli abitanti del luogo sia per i turisti, si sviluppa in cinque tappe, ciascuna con diverse caratteristiche paesaggistiche e architettoniche.

Contesto

Il tracciato si sviluppa lungo l’ex linea ferroviaria *Rosheim–Saint-Nabor*, realizzata nel 1902 sia per trasportare i materiali estratti dalle cave locali, sia in parte utilizzata anche per il trasporto passeggeri. Il percorso ferroviario si estendeva lungo un territorio collinare nel versante settentrionale dei Vosgi e si adattava al paesaggio ondulato. Dal 1969 al 1987, un treno turistico percorreva la linea nei mesi estivi, fino al cessare dell’attività nel 1988, a causa di difficoltà finanziarie, e alla chiusura definitiva nel 2002. La linea rimase quindi inutilizzata. Negli anni si sono susseguite varie iniziative da parte della comunità, culminate nel 2016 in una petizione per la riapertura della linea. Nel 2017, la comunità dei comuni di *Portes de Rosheim* ha annunciato la trasformazione della ex linea ferroviaria in una nuova *greenway* sviluppata

da un gruppo di paesaggisti, tra il 2018 e il 2019. Binari, stazioni e manufatti ferroviari abbandonati hanno costituito la base materiale e simbolica per la riqualificazione.

Progetto di riqualificazione

Il progetto ha trasformato l’ex tracciato ferroviario in un’infrastruttura per la mobilità lenta, valorizzando gli elementi storici ferroviari e il paesaggio naturale. Come l’antico tracciato offriva la duplice funzione di trasporto merci e trasporto passeggeri, l’attuale percorso ha una doppia vocazione in cui il funzionale deve confrontarsi con l’immaginario del viaggio. Inoltre, lungo l’intero itinerario sono presenti elementi architettonici in acciaio corten e legno, scelti per la loro durabilità e coerenza con il contesto industriale originario. Le tappe del percorso sono:

Rosheim: “storia del passato”³⁰. Il padiglione ha un carattere labirintico e gioca con l’interno irregolare, concavo e convesso, in cui i visitatori sono liberi di spostarsi. Qui i binari del treno sono stati conservati, sono state costruite panchine e sono state realizzate aperture con viste sul paesaggio circostante.

Saint-Nabor: una “storia di fortuna”³¹. Le cave rappresentano la riappropriazione della vegetazione su un’area industriale. Qui è stato progettato un promontorio in acciaio corten che offre un’ampia vista sulla valle.

Leonardsau: “storia del territorio”³². Dopo un lungo tunnel verde, due lastre in acciaio corten amplificano l’effetto di apertura al termine del corridoio verso il paesaggio aperto, incarnando un cancello e aprendo una prospettiva verso Mont Saint-Odile, che sviluppa l’idea di scoperta.

Ottrott: “storia del viaggio”³³. In un tessuto di edifici residenziali, il bacino idrico, simbolo dell’acqua, e gli attraversamenti in cemento collegano le abitazioni agli elementi storici e al paesaggio.

30 Agence TER Paysage, *Chemin du Carrères. Requalification d’une ancienne voie ferrée*, TER Paysage et Urbanisme, 2019, consultabile in <https://www.ter.fr/projets/chemin-du-carreres> (consultato il 22/12/2025).

31 Ibidem

32 Ibidem

33 Ibidem



Figura 4.24 *Chemin des Carrières*: Rosheim, Reiulf Ramstad Architects, Alsazia, Francia. Fonte: divisare.com/projects/418125-reiulf-ramstad-arkitekter-parenthese-paysage-11h45-portes-bonheur-le-chemin-des-carrieres



Figura 4.25 Chemin des Carrières, Reiulf Ramstad Architects, Alsazia, Francia.
Fonte: divisare.com/projects/418125-reiulf-ramstad-arkitekter-parenthese-paysage-11h45-portes-bonheur-le-chemin-des-carrieres

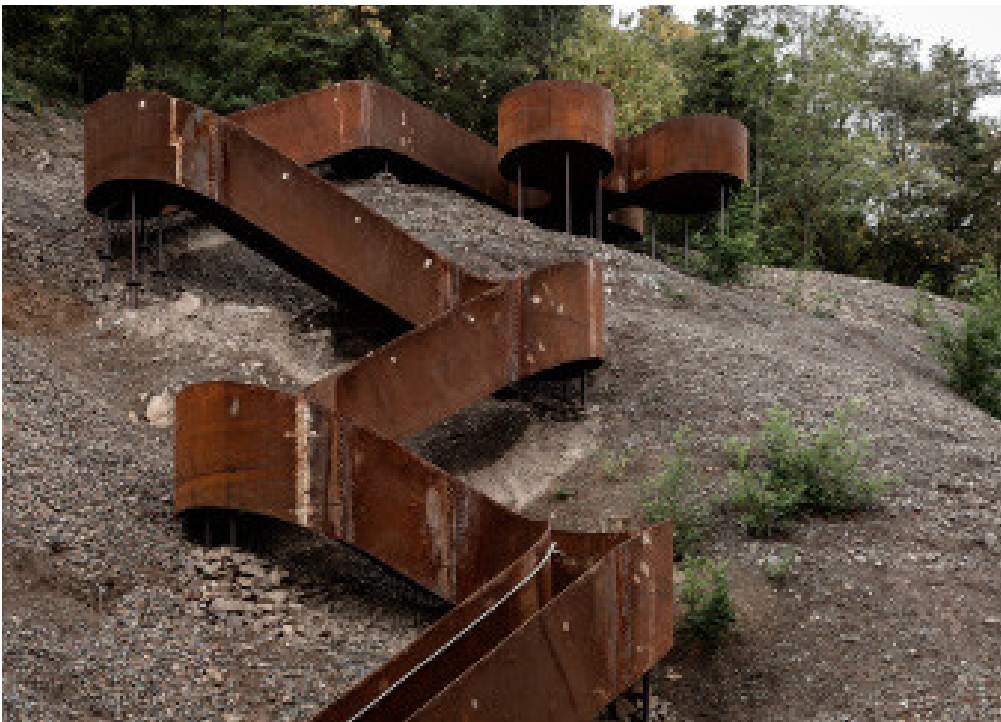


Figura 4.26 Chemin des Carrières: Padiglione Rosheim, Reiulf Ramstad Architects, Alsazia, Francia.
Fonte: divisare.com/projects/418125-reiulf-ramstad-arkitekter-parenthese-paysage-11h45-portes-bonheur-le-chemin-des-carrieres



Figura 4.27 Christopher Hamme, Chemin des Carrières, Reiulf Ramstad Architects, Alsazia, Francia, 2024.
Fonte: www.platformarchitecture.it/le-chemin-des-carrieres/



Figura 4.28 Christopher Hamme, Chemin des Carrières, Reiulf Ramstad Architects, Alsazia, Francia, 2024.
Fonte: www.platformarchitecture.it/le-chemin-des-carrieres/

riflessioni progettuali

**INTERPRETAZIONE
DEL PAESAGGIO**

il progetto è stato concepito non per aggiungere qualcosa di estraneo, ma per interpretare e rivelare il paesaggio esistente.

**VALORIZZAZIONE
DEI CENTRI MINORI**

il progetto nasce con l'intento di recuperare un paesaggio che era stato marginalizzato e dimenticato dopo la chiusura della ferrovia.

PUNTI DI SNODO

le installazioni architettoniche fungono da snodi o fermate che guidano i visitatori a raggiungere i villaggi vicini.

Definizione dello scenario progettuale

Dall’analisi dei tre casi studio descritti, emergono alcuni spunti progettuali ricorrenti e utili alla definizione dello scenario metaprogettuale ecosistemico. Questi spunti non vengono considerati come modelli da replicare, ma come principi da interpretare all’interno del contesto specifico, rappresentato della linea ferroviaria nella provincia di Siracusa.

FUNZIONE DI GREENWAY

Percorso *rail-with-trail*: la *greenway* corre parallelamente al tracciato ferroviario in uso, instaurando un rapporto diretto con l’infrastruttura in fase di ripristino.

VALORIZZAZIONE DEI CENTRI MINORI

La *greenway* può contribuire a contrastare la marginalizzazione dei centri minori di Falconara Iblea, Noto Marina, Roveto Bimmisca, San Lorenzo lo Vecchio, Marzamemi, agevolando la connessione fisica alle città di Noto e Pachino.

CARATTERE DIFFUSO

Il metaprogetto si configura come una infrastruttura paesaggistica a carattere diffuso, innervando un territorio vasto ed eterogeneo, che va da Noto a Pachino.

PUNTI DI SNODO

Gli oggetti architettonici a servizio della *greenway* diventano punti di snodo strategici che orientano e guidano i visitatori a raggiungere le stazione o fermate vicine, contribuendo alla riconoscibilità del percorso.

INTERMODALITÀ

La *greenway* si sviluppa per la maggior parte del suo percorso in prossimità fisica o visiva rispetto ai binari, favorendo l’integrazione tra mobilità motorizzata e non motorizzata, anche tramite la presenza di centri di noleggio bici distribuiti lungo il percorso.

4.3 SCENARIO 3_ENOGASTRONOMICO
Adaptive Reuse e turismo enogastronomico

34 Elena Rudan, *Circular Economy of Cultural Heritage-Possibility to Create a New Tourism Product through Adaptive Reuse*, Journal of Risk and Financial Management, vol. 16, n. 3, 2023, p. 196.

Infrastrutture abbandonate nel tempo, come il caso della linea Noto-Pachino, rappresentano oggi una risorsa importante per lo sviluppo di destinazioni turistiche contemporanee. Edifici appartenenti al patrimonio industriale di un luogo, spesso abbandonati e in pessime condizioni, possono essere reinterpretati come spazi innovativi, di valore culturale ed economico. Il loro riutilizzo si pone nel più ampio quadro dell’economia circolare, un concetto alla base dello sviluppo sostenibile, che mira a ridurre lo spreco di risorse e a generare nuovi cicli di utilizzo, secondo i principi di *reduce, reuse e recycle*. Questi principi possono essere utilizzati anche in ambito turistico, consentendo di trasformare questi edifici inutilizzati in nuove attrazioni; in questo modo il degrado ambientale dato dagli edifici abbandonati verrebbe ridotto, possibilmente valorizzando la memoria storica e la dimensione identitaria, ma rappresenterebbe anche un mezzo di sviluppo socio-economico, con vantaggi per la comunità locale, come un miglioramento della qualità di vita³⁴.

Tra le molteplici forme di turismo, negli ultimi anni ha assunto un peso sempre maggiore il turismo culturale inteso in accezione ampia: quindi non solo musei e monumenti, ma volontà di conoscere l’essenza di un luogo, i costumi e le tradizioni delle comunità che lo abitano. In questo senso, una delle modalità più popolari è sicuramente il turismo enogastronomico. Tra gli elementi più rilevanti di una cultura c’è proprio il cibo, in grado di generare valore nel territorio e di dare vita ad una nuova e inattesa imprenditorialità. Di conseguenza, l’alimento può costruire un’icona in grado di attirare l’interesse dei viaggiatori e dei media distribuendo nuova ricchezza nel territorio. Nel contesto nazionale, il settore enogastronomico ha assunto nel tempo un ruolo strategico sempre più rilevante come ambito specifico dell’offerta turistica, fino a configurarsi come principale fattore di attrazione per determinate categorie di visitatori e a essere riconosciuto, a pieno titolo, tra le forme di turismo cosiddette “emergenti”: attraverso la conservazione e la valorizzazione dei territori agricoli e vitivinicoli, esso propone un nuovo modo di vivere la vacanza, associato alla visita ad aziende vinicole e agroalimentari, con degustazione dei vini e prodotti tipici e talvolta di piatti locali. Ciò favorisce un contatto diretto e autentico del turista con la realtà locale, mediato dalla partecipazione agli usi e alle pratiche dei territori rurali. La domanda dei cosiddetti “enoturisti” è complessa e attenta a diversi elementi. Essi ricercano la qualità alimentare, l’attenzione al territorio circostante, dove la qualità del paesaggio caratterizza l’offerta turistica di

una destinazione, sottolineando il legame tra territorio e prodotti della filiera enogastronomica. Non vogliono solo vedere, ma conoscere, partecipare in prima persona, incontrando produttori, entrando nelle cantine e instaurando relazioni con la gente del posto. La valorizzazione di un territorio dal punto di vista del suo patrimonio enogastronomico porterebbe innumerevoli vantaggi, tra i quali: favorire la crescita sociale ed economica delle aree rurali, promuovere nuova occupazione. decongestionare le aree a maggior presenza turistica, conservare, promuovere, commercializzare il patrimonio enogastronomico ed il territorio, realizzare poli di attrazione turistica nei quali enogastronomia, artigianato, ambiente, storia, cultura si integrino a vicenda e interagiscono al fine di generare un valore aggiunto³⁵.

Per la tematica enoturistica non sono emersi numerosi casi studio pienamente coerenti con l’obiettivo di riuso del patrimonio industriale a fini di turismo enogastronomico, poiché la maggior parte degli esempi analizzati si concentra su modelli di mercato coperto o su strutture prevalentemente commerciali. Si è quindi scelto di ampliare il campo di indagine, includendo casi studio eterogenei, principalmente riferiti al contesto europeo, che riguardano il riuso di edifici agricoli e forme di turismo diffuso. La selezione è stata orientata verso esperienze accomunate da una forte relazione con il paesaggio rurale, la storia e le produzioni locali, nonché dai temi del turismo lento e della diffusione territoriale.

35 Francesca Di Piazza, *Food Retail: Riadattamento del castello di Casasco a fini di vendita, ristorazione, degustazione*, tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2016, pp. 1-9.

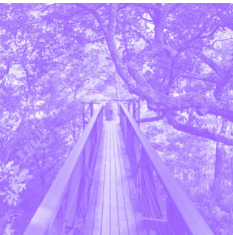
3.3.1 CASE VECIE



3.3.2 CAS ’AMARO



3.3.3 CHATEAU LA COSTE



Caso studio 1_CASE VECIE



Localizzazione: Grezzana, Verona
Destinazione d’uso precedente: case agricole
Data intervento di riqualificazione: 2019 - in corso
Nuova destinazione d’uso: ospitalità diffusa
Progettisti riqualificazione: MASAAI studio
Estensione: 70 ettari
Tipo di finanziamento: privato
Soggetti coinvolti: committente Azienda agricola Brigaldara e studio MASAAI

36 Case Vecie, consultabile in: <https://www.masaaistudio.com> (consultato il 10/10/2025).

37 Locanda Case Vecie, consultabile in: <https://www.locandacasevecie.it> (consultato il 10/10/2025).

38 Case Vecie, cit.

Caratteri generali

La tenuta Case Vecie è un ecosistema agricolo di 70 ettari immerso nelle colline veronesi, nei pressi del Comune di Grezzana, composto da boschi, vigneti e casolari agricoli. A partire dal 2021, l'intero compendio è stato interessato da un programma di riqualificazione promosso dalla proprietà, finalizzato alla realizzazione di un nuovo complesso agrituristico³⁶.

Contesto storico

Il complesso delle Case Vecie si inserisce nel cuore della Valpantena, una valle che si sviluppa a nord di Verona, tra i Monti Lessini e la pianura, caratterizzata da un paesaggio collinare in cui si alternano vigneti, boschi e pascoli. Abbandonata dal dopoguerra e riconquistata dal bosco, l'area è tornata a essere coltivata solo alla fine degli anni novanta ed è stata recentemente oggetto di una valorizzazione che punta al recupero delle architetture rurali e alla ricucitura del rapporto tra uomo, paesaggio e produzione agricola³⁷.

Progetto di riqualificazione

Il progetto architettonico e paesaggistico proposto dallo Studio MASAAI è organizzato tramite un preciso *masterplan* di ospitalità diffusa nei 70 ettari, pensato per promuovere un turismo lento, sostenibile ed esperienziale, fondato sulla valorizzazione e riscoperta del territorio. Il programma progettuale prevede un piano decennale di attuazione progressiva, comprendente il recupero dei ruderi esistenti, la realizzazione del centro aziendale agricolo, l'inserimento di strutture *glamping* e piazzole camper, e la creazione di percorsi tematici interni per la fruizione del paesaggio collinare³⁸.

La Locanda

La Locanda Case Vecie rappresenta il progetto pilota del piano di rigenerazione della proprietà vinicola ed è concepita come una struttura agrituristica in grado di integrare funzioni di ospitalità, ristoro e degustazione dei vini aziendali. L'intervento architettonico si configura come una ristrutturazione attenta e misurata, volta a preservare il carattere originario della corte rurale, instaurando al contempo una sintesi equilibrata con il linguaggio, le tecnologie e i materiali contemporanei legati alla produzione vinicola. Gli spazi esterni, comprese le facciate della locanda e la corte interna, sono stati volutamente mantenuti inalterati, al fine di conservare le tracce del tempo e la memoria del luogo. Attraverso l'inserimento di una ciclofficina esterna, la corte assume il ruolo di nuovo spazio di riferimento e di piazza aperta per viandanti e cicloturisti, inserendosi all'interno della rete di sentieri escursionistici che attraversa la proprietà. Negli ambienti interni, i materiali delle preesistenze vengono accostati ai materiali propri della cantina vinicola contemporanea, dando luogo a una nuova sintesi linguistica e materica tra tradizione agricola e contemporaneità³⁹.

Dintorni

Intorno alla Locanda Case Vecie si sviluppa un paesaggio che invita alla scoperta: sentieri e percorsi suggestivi attraversano vigne, boschi e le tipiche marogne tra cui il Cammino Europeo E5, un itinerario che collega il Lago di Costanza all'Adriatico, offrendo la possibilità di vivere esperienze di trekking panoramico o semplici passeggiate tra i vigneti. Dopo l'escursione, la corte della Locanda accoglie i visitatori con l'atmosfera autentica della Valpantena. A breve distanza si estende inoltre la Zona Speciale di Conservazione Vajo Galina e Progno Borago, riconosciuta dalla rete Natura 2000 per la ricchezza di habitat e biodiversità: un contesto ambientale di grande valore che arricchisce ulteriormente l'offerta turistica e culturale di questo angolo della valle⁴⁰.

39 Ibidem.

40 Locanda Case Vecie, cit.

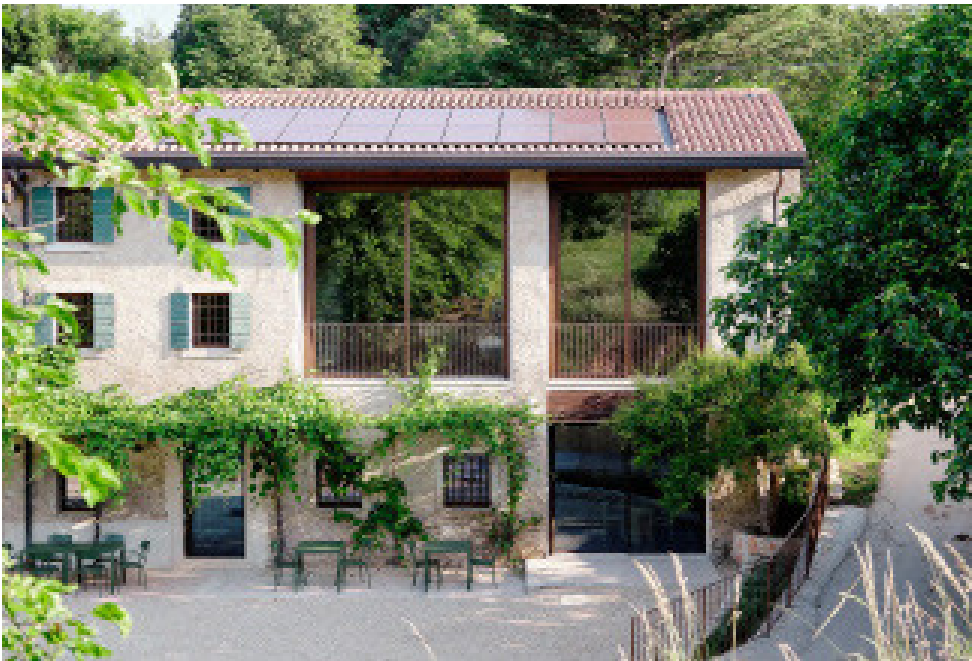


Figura 4.29 Locanda Case Vecie, fotografie di Francesca Iovene. Fonte www.masaaistudio.com



Figura 4.30 Masterplan Tenuta Case Vecie. Fonte: www.masaaistudio.it



Figure 4.31-32 Locanda Case Vecie, foto di Francesca Iovene, Fonte: www.masaaistudio.it



Figure 4.33-34 Fonte: [locandacasevecie](https://www.instagram.com/locandacasevecie) su [instagram](https://www.instagram.com/)

riflessioni progettuali

- CONNESSIONE CON IL TERRITORIO RURALE**
- TURISMO ESPERIENZIALE**
- PATRIMONIO PRODUTTIVO ED ENOGASTRONOMICO**
- OSPITALITA' DIFFUSA**

il progetto si fonda su una forte relazione con il paesaggio agricolo e il contesto rurale circostante. L'intervento non introduce elementi estranei, ma si integra nel sistema produttivo locale, valorizzando materiali, tecniche e saperi tradizionali.

la struttura propone un'esperienza di soggiorno legata al ritmo della campagna, al ciclo delle produzioni e alla vita quotidiana del luogo. L'idea di turismo che ne deriva è lenta, sensoriale e immersiva.

l'intervento ruota attorno alla riscoperta del patrimonio agricolo e alimentare locale: dalla coltivazione alla trasformazione, fino alla degustazione.

il progetto si articola attraverso una rete di spazi e funzioni distribuiti nel paesaggio, che comprendono diverse forme di ospitalità: dagli alloggi tradizionali al glamping, fino alla locanda.

Caso studio 2_CAS'AMARO



Localizzazione: Alenquer, Portogallo
Data di costruzione: 1920-1930
Destinazione d'uso precedente: cantina vinicola
Data intervento di riqualificazione: 2016-2021
Nuova destinazione d'uso: struttura ricettiva per enoturismo e canitne
Progettisti riqualificazione: Atelier Central Arquitectos
Estensione: 370 metri quadri
Tipo di finanziamento: privato
Soggetti coinvolti: committente Paulo Amaro e Atelier Central Arquitectos

41 Stefano An-
novazzi Lodi, *Da
casolare (abban-
donato) nel cuore
del Portogallo a
locanda di pun-
ta del turismo
enologico*, Elle
Decor, 2022,
consultabile in:
<https://www.elledecor.com/it/viaggi/a40743780/cas-amaro-locanda-vinicola-por-togallo/>
(consultato il
10/10/2025).

Caratteri generali

Originariamente un'antica cantina in rovina, l'edificio è stato riconvertito e ristrutturato, diventando oggi *boutique hotel* e ristorante. Cas'Amato è un progetto che collega futuro e passato. "Un grande ibrido che si innesta lontano dalle principali rotte per attirare una clientela di nicchia"⁴¹.

Contesto storico

L'originaria cantina di Casal da Vinha Grande nasce come struttura rurale destinata alla produzione e alla conservazione del vino. Situata in posizione dominante su un piccolo promontorio, la cantina di affacciava sul paesaggio della valle, diventando un riferimento per la comunità locale. Nel corso del Novecento l'edificio ha accompagnato le stagioni della produzione vinicola, mantenendo una funzione essenzialmente agricola: le diverse aree erano destinate alla pigiatura e fermentazione, allo stoccaggio del vino e alla conservazione nelle botti. Con il passare del tempo e con i cambiamenti del processo produttivo, la cantina è stata progressivamente abbandonata, entrando in uno stato di rovina. La svolta arrivò nel 2016, quando l'imprenditore Paulo Amaro acquistò la proprietà, recuperando il terreno agricolo. Parallelamente intraprese un restauro conservativo dell'antica cantina, un edificio quasi centenano, tra il 2016 e il 2021. L'intervento ha preservato gli elementi originari, inserendo allo stesso tempo soluzioni architettoniche che ne hanno favorito l'integrazione nel paesaggio rurale. La cantina è così rinata come spazio

multifunzionale, capace di accogliere enologi, produttori e ospiti. Tra il 2018 e il 2020 inoltre l'imprenditore acquistò altre proprietà vitivinicole in regioni come Dão, Douro, Vinhos Verdes, Alentejo, con l'obiettivo di diversificare i vitigni e di costruire una rete di esperienze enologiche. L'idea si è così sviluppata: non più soltanto produzione vinicola, ma anche turismo esperienziale, con piani per nuove strutture ricettive, boutique hotel e percorsi eno-gastronomici. Il progetto trovò un ulteriore compimento nel 2023, con l'avvio delle attività di ospitalità, segnando la trasformazione definitiva dell'adega da rovina rurale a centro vitale di cultura del vino e accoglienza⁴². All'interno dei resort vengono offerte varie attività enoturistiche, organizzate e condotte da personale specializzato, con l'obiettivo di accompagnare i visitatori alla scoperta del processo di produzione vinicola e alle sue diverse fasi⁴³.

42 José Miguel
Dentinho, *CAS'A-
MARO: Vinho e
turismo como
vectores de ne-
gócio*, *Grandes
Escolhas*, 2024,
consultabile in:
<https://www.grandesescolhas.com> (consultato
il 10/10/2025).
Traduzione delle
autrici.

42 Cas'Amato,
consultabile in:
<https://www.casamaro.pt>
(consultato il
10/10/2025).

44 Stefano An-
novazzi Lodi, *Da
casolare (abban-
donato) nel cuore
del Portogallo a
locanda di punta
del turismo eno-
logico*, cit.

VINHO VERDE
Localidade:
Marco Canaveses
Quinta:
Bustelo
Vinhos:
Bustelo

DÃO
Localidade:
S. João de Areias
Quinta:
Fontalta
Vinhos:
Caminho
Mitologia
Porco Espinho

LISBOA
Localidade:
Aldeia Galega
Quinta:
Cas'Amato
Vinhos:
Falatório
Madame Pió
Três Corujas



DOURO
Localidade:
Armamar
Quinta:
S. Joaquim e Navarro
Vinhos:
Acidentado
Enfeitado

ALENTEJO
Localidade:
Estremoz
Quinta:
Herdade do Castelête
Vinhos:
Implante
Castelête

Figura 4.35 Mappa delle location del progetto Cas'Amato. Fonte: www.casamaro.pt

«Da casolare abbandonato nel cuore del Portogallo a locanda di punta del turismo enologico»⁴⁴.

45 Stefano An-
novazzi Lodi, *Da
casolare (abban-
donato) nel cuore
del Portogallo a
locanda di punta
del turismo eno-
logico*, cit.

Progetto di Riqualificazione

Il complesso si articola in due corpi principali. Nel corpo originario sono stati ricavati gli spazi comuni, tra cui un *living*, una sala da pranzo, una cucina e la *reception*, caratterizzati da pareti ad alta quota e da un ampio soffitto a capriata con travi in legno a vista. Originali sono inoltre il pavimento in cemento e il grande torchio. Le modifiche introdotte riguardano aperture maggiori a ovest e a est, orientate verso il vigneto, e schermi in pino trattato con olio naturale per proteggere dal sole. L'intervento mira a rispettare la memoria degli edifici preesistenti, preservando elementi come i depositi di cemento, il torchio, il pavimento e le capriate in legno. Le facciate sono state ritoccate solo parzialmente, con ampie aperture rivolte a est e a ovest, mantenendo l'aspetto grezzo del materiale ligneo. Gli appartamenti si trovano in un nuovo edificio parzialmente interrato, concepito come una massa monolitica che emerge dal terreno. Questa struttura sfrutta la pendenza per offrire viste panoramiche sui vigneti dai balconi esposti a sud e allo stesso tempo nasconde gli spazi di servizio, come il parcheggio, completamente invisibili dall'esterno. Sul tetto è stata realizzata un'*infinity pool*, accessibile tramite una scala interna. I due corpi comunicano attraverso un tunnel sotterraneo in cemento, dotato di un lucernario circolare che illumina naturalmente il passaggio. Il rapporto con l'ambiente circostante è garantito dal mantenimento della suddivisione storica del podere, attraversato da un sentiero di ghiaia immerso tra alberi e piante aromatiche. In quest'area gli ospiti possono usufruire di un barbecue e di una zona per la degustazione dei vini, all'ombra di un pergolato con traliccio, su cui si sviluppano le viti⁴⁵.



Figure 4.36-37-38 Cas'Amato, fotografie di Fernando Guerra. Fonte www.ateliercentral.pt



Figure 4.39-40 Fonte: casamaro su instagram

riflessioni progettuali

**CONNESSIONE CON
IL TERRITORIO
RURALE**

il progetto si mette in relazione con il paesaggio agricolo circostante. Le cinque tenute agricole, distribuite in diverse regioni vinicole del Portogallo riflettono un approccio fondato sul rispetto degli ecosistemi locali e dei vitigni autoctoni.

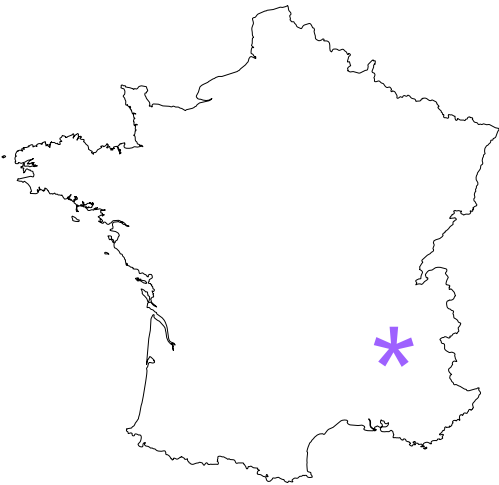
**TURISMO
ESPERIENZIALE**

l'esperienza enoturistica proposta si struttura come un viaggio immersivo tra i paesaggi vitivinicoli. Le attività comprendono visite ai vigneti e alle cantine, degustazioni guidate, picnic tra i filari ed esperienze di raccolta, offrendo al visitatore l'opportunità di vivere il territorio in modo diretto.

**PATRIMONIO
PRODUTTIVO ED
ENOGASTRONOMIC**

la produzione vinicola costituisce il cuore del progetto. I vini sono espressione diretta dei territori locali mentre le esperienze di degustazione permettono di esplorare la diversità delle produzioni regionali.

Caso studio 3_CHATEAU LA COSTE



Localizzazione: Le Puy-Sainte-Réparate, Francia
Destinazione d’uso: struttura ricettiva per enoturismo e canitne
Estensione: 200 ettari
Tipo di finanziamento: privato
Soggetti coinvolti: committente Patrick McKillen

46 Château la Coste: vino, arte e architettura in Provenza, 2017 consultabile in: <https://www.maisonlab.it/chateau-la-coste-architettura-in-provenza/>, (consultato il 10/10/2025).

Caratteri generali

Collocato tra la città di Aix-en-Provence ed il parco naturale del Lubéron, in Francia, Château La Coste è una location d’eccellenza che unisce vino, arte e architettura in Provenza. L’arrivo alla proprietà è scandito dall’incontro di un *hangar* progettato da Jean Nouvel (che ospita il padiglione per la vinificazione), a seguire si trova il centro d’arte progettato da Tadao Ando (che ospita anche un ristorante e una libreria), un padiglione all’aperto per eventi musicali firmato da Frank Gehry, e poi una cappella, anch’essa affidata a Tadao Ando, un padiglione dedicato alla fotografia opera di Renzo Piano.

Contesto

L’assetto attuale di Château La Coste ha origine nel 2003, quando Patrick McKillen, facoltoso collezionista d’arte ed uomo d’affari irlandese, acquistò quella che al tempo era un’azienda vinicola piuttosto ordinaria con l’idea di trasformarla in un centro dedicato a Vino, Arte ed Architettura in Provenza. Oggi, il sito di 130 ettari dello Château La Coste comprende vari padiglioni espositivi, cantine di vinificazione, un’enoteca, una villa padronale, un hotel, una SPA, due bar e tre ristoranti, oltre ai tanti vigneti⁴⁶.

I progetti

Nel corso degli anni, Château La Coste è diventato un laboratorio a cielo aperto in cui architettura contemporanea, arte e paesaggio si fondono

in un dialogo costante con il territorio provenzale. A partire dai primi interventi firmati da Tadao Ando, che ha definito l’impianto principale della tenuta con il Centro d’Arte, la cappella e i percorsi d’acqua in cemento e vetro, il dominio ha accolto opere di alcune tra le più importanti firme dell’architettura mondiale. Frank Gehry ha realizzato un padiglione per eventi musicali, Renzo Piano un padiglione espositivo semi-ipogeo pensato come spazio per l’arte contemporanea, Richard Rogers ha firmato una galleria sospesa sui vigneti che si staglia nel panorama con la sua struttura arancione a sbalzo, Oscar Niemeyer un padiglione sinuoso in cemento e vetro che ospita uno spazio espositivo e un auditorium. Tutti questi interventi, distribuiti all’interno della tenuta, concorrono a dare vita un paesaggio architettonico diffuso, dove ogni edificio diventa parte integrante del percorso esperienziale tra vino, natura e arte contemporanea.

Passeggiata tra arte e architettura

La *Passeggiata tra Arte e Architettura* si sviluppa tra le colline e i vigneti di Château La Coste come un itinerario culturale immerso nel paesaggio agricolo. Il visitatore ha la possibilità di ammirare oltre quaranta opere di arte contemporanea, concepite come installazioni *in situ*. Il percorso riunisce interventi firmati da alcuni tra i più rilevanti artisti e architetti contemporanei, tra cui Sophie Calle, Frank Gehry, Tadao Ando, Tracey Emin, Louise Bourgeois e Oscar Niemeyer. Le opere sono disseminate lungo i pendii del vigneto, rendendo il tracciato articolato e trasformando l’atto del camminare in parte integrante dell’esperienza di fruizione⁴⁷.

47 Château la Coste: vino, arte e architettura in Provenza, consultabile in: <https://chateau-la-coste.com/en/art-architecture-re/art-and-architecture-walk.html> (consultato il 10/10/2025).

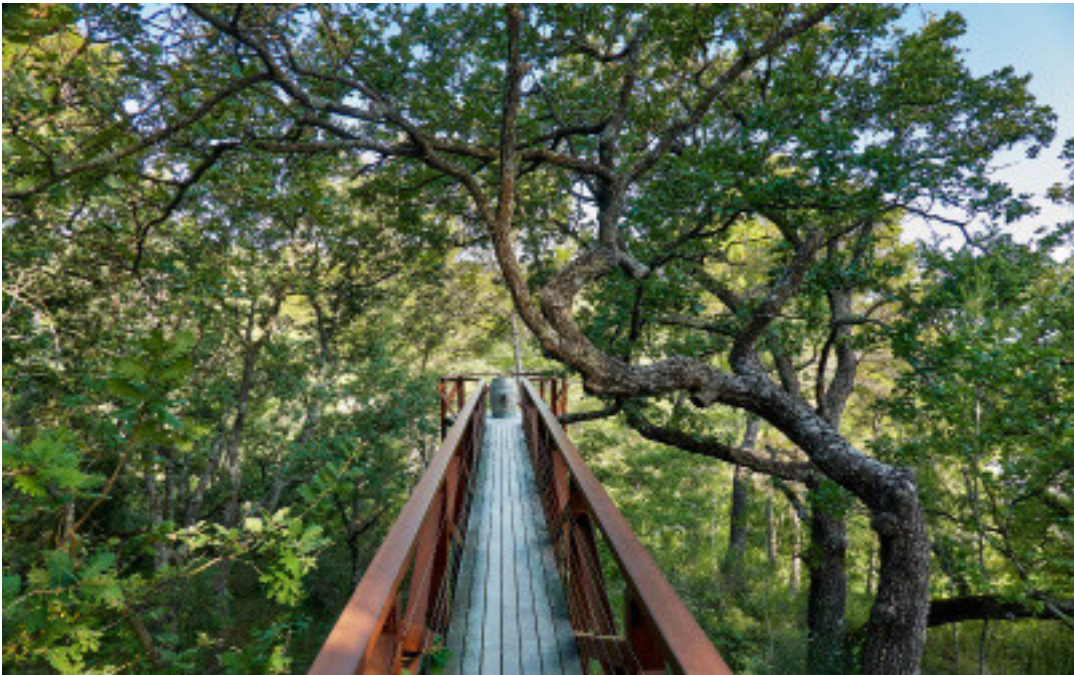


Figura 4.41 Tracy Emin, Cat Inside a Barrel. Fonte: www.chateau-la-coste.com

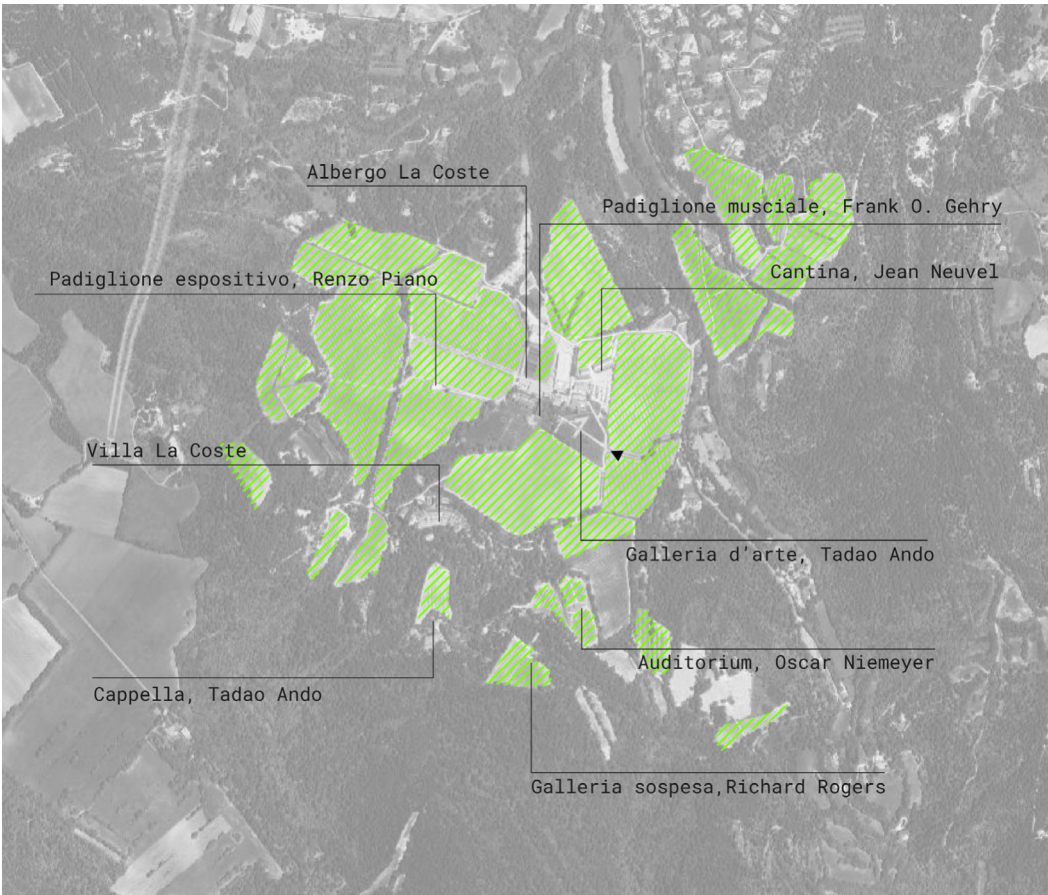


Figura 4.42 Mappa delle opere principali, elaborazione originale delle autrici.



Figura 4.43 Fonte: @chateaulacoste su instagram



Figura 4.44 Tom Shannon, Drop. Fonte: www.chateau-la-coste.com

riflessioni progettuali

**CONNESSIONE CON
IL TERRITORIO**

l'idea di fondere interventi artistici e architettonici contemporanei con il paesaggio rurale avvia un dialogo tra natura e cultura. Ogni installazione o edificio diventa parte integrante del territorio, valorizzandone la percezione senza alterarne l'equilibrio.

**TURISMO
ESPERIENZIALE**

l'esperienza del visitatore è costruita come un percorso libero tra vigneti, sculture e architetture, come una "passeggiata narrativa" tra opere d'arte e architetture d'autore.

**FLESSIBILITA'
DEGLI SPAZI**

gli edifici della tenuta ospitano diverse funzioni – produzione, degustazioni, mostre, eventi – che convivono in equilibrio. Questo approccio suggerisce l'importanza di spazi ibridi e adattabili, capaci di accogliere attività stagionali e culturali diverse, mantenendo però una forte coerenza con l'identità del luogo.

Definizione dello scenario progettuale

Dall’analisi dei tre casi studio selezionati emergono una serie di spunti progettuali ricorrenti, che hanno costituito la base per la costruzione dello scenario enogastronomico. Tali riferimenti non vengono assunti come modelli da replicare, ma come principi da reinterpretare in relazione al contesto specifico della linea ferroviaria e al territorio della Provincia di Siracusa.

CONNESSIONE CON
IL TERRITORIO
RURALE

In questo terzo scenario, il progetto si relaziona con il territorio agricolo eterogeneo, composto da vigneti, agrumeti, serre, tenute agricole e aree costiere. Le tenute e le aziende agricole diventano parte attiva del progetto, non solo come luoghi di produzione ma come nodi di una rete territoriale più ampia.

TURISMO
ESPERIENZIALE

Il turismo viene interpretato come esperienza immersiva e lenta. Il progetto propone un percorso che non si limita alla visita puntuale di singoli luoghi, ma costruisce un’esperienza di viaggio attraverso il territorio, scandita dai tempi della produzione agricola e dalle stagioni. Il “treno del vino” e i percorsi lungo le trazzere permettono una fruizione graduale del paesaggio, trasformando lo spostamento stesso in parte integrante dell’esperienza turistica e favorendo un rapporto diretto tra visitatore, territorio e comunità locali.

PATRIMONIO
PRODUTTIVO ED
ENOGASTRONOMICO

Le attività legate alla coltivazione, alla trasformazione e alla degustazione dei prodotti locali vengono integrate all’interno progetto tramite spazi dedicati. Il progetto rende leggibile la filiera produttiva, valorizzando le eccellenze vitivinicole e agroalimentari del territorio e trasformandole in occasione di conoscenza, scambio e racconto.

OSPITALITA’
DIFFUSA

Il progetto adotta un modello di ospitalità diffusa, basato su una rete di interventi puntuali distribuiti lungo il tracciato. Le diverse forme di accoglienza si integrano con le tenute agricole esistenti e nuovi elementi pensati per offrire un’esperienza turistica completa. Questo approccio permette di offrire un’esperienza di soggiorno immersiva e distribuita sul territorio, favorendo una fruizione lenta e coerente con il paesaggio rurale circostante.

FLESSIBILITA’
DEGLI SPAZI

Gli spazi progettati lungo la linea ferroviaria sono concepiti per essere flessibili e multifunzionali. Le strutture dedicate alla degustazione, agli eventi e alle attività culturali possono adattarsi a diversi utilizzi stagionali o tematici, trasformando ogni nodo in un punto dinamico del percorso e aumentando l’attrattività complessiva del sistema territoriale.

4.4 I METAPROGETTI

In seguito all'analisi dei diversi casi studio, sono state identificate alcune caratteristiche chiave che hanno orientato la costruzione degli scenari funzionali. Attraverso lo studio approfondito di questi esempi, abbiamo individuato modelli e strategie da reinterpretare all'interno dei metaprogetti. Segue la presentazione dei tre metaprogetti, illustrati tramite mappe concettuali astratte che ne evidenziano l'articolazione e le funzioni principali. Per ciascuno di essi sono state selezionate le principali fermate di riferimento, sedi delle attività, dei servizi e degli usi più rappresentativi dello scenario corrispondente. Ogni scenario definisce inoltre la propria proposta di mobilità, gli utenti di riferimento e gli *stakeholder* coinvolti. È stata infine analizzata la stagionalità delle attività previste, per individuare i periodi di maggiore affluenza. Gli scenari sono da leggere in confronto con lo scenario zero, che descrive lo stato attuale e i piani di riapertura previsti dall'iniziativa di Fondazione FS, attualmente riguardanti unicamente l'apertura stagionale della linea.

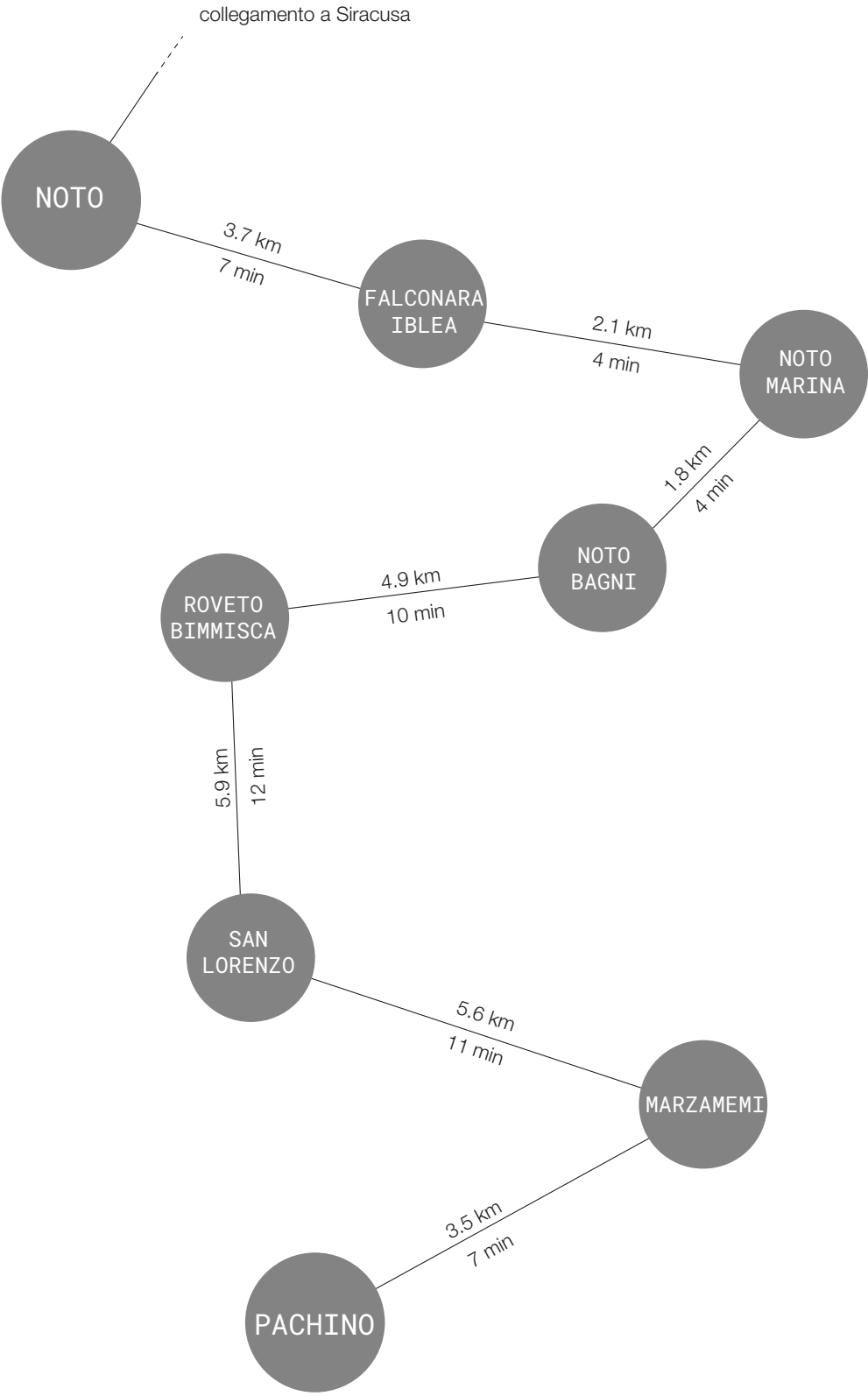
4.4.1 SCENARIO 0_Stato di fatto

4.4.2 SCENARIO 1_AiM - Arti in Movimento

4.4.3 SCENARIO 2_PaM - Paesaggi di Mezzo

4.4.4 SCENARIO 3_BiG - Binari del Gusto

4.4.1 SCENARIO 0_Stato di fatto



Tempo indicativo di percorrenza compreso di soste: 80 min*

*tempo percorrenza calcolato considerando un treno storico che viaggia a una velocità media di 30 km/h.

LEGENDA

●

 fermate

—

 linea turistica con treni storici

MOBILITA'

Linea turistica percorsa da treni storici, attiva solo nel periodo estivo previo raggiungimento di un numero minimo di prenotazioni. Servizio limitato con finalità paesaggistiche.

PRINCIPALI SOGGETTI FRUITORI

UTENTI NON LOCALI

- turisti e visitatori occasionali

> utenza turistica stagionale

STAGIONALITA'

Mobilità

treno stagionale turistico attivo su prenotazione

Figura 2.45
Schema riepilogativo dello Scenario 0 (Stato di fatto).
Elaborazione originale delle autrici.

4.4.2 SCENARIO 1_AiM - Arti in Movimento

AiM - Arti in Movimento è il percorso che unisce le stazioni della linea Noto-Pachino, trasformandole in un unico spazio culturale diffuso. Un percorso che nasce dal viaggio e lo reinterpreta come esperienza artistica, sociale e territoriale: i binari diventano connessioni, le stazioni luoghi di incontro. Ogni tappa racconta una diversa declinazione del fare cultura, dal teatro alla socialità, dalla narrazione al saper fare.

NOTO – La Scena
Alla periferia della città barocca, l'area della stazione di Noto si trasforma in un luogo di incontro tra arti performative, linguaggi contemporanei e territorio. Uno spazio tra viaggio e rappresentazione, dove gli spazi della stazione ospitano attività comunitarie. Qui la città incontra la creatività, e la soglia ferroviaria diventa luogo vivo di espressione collettiva.

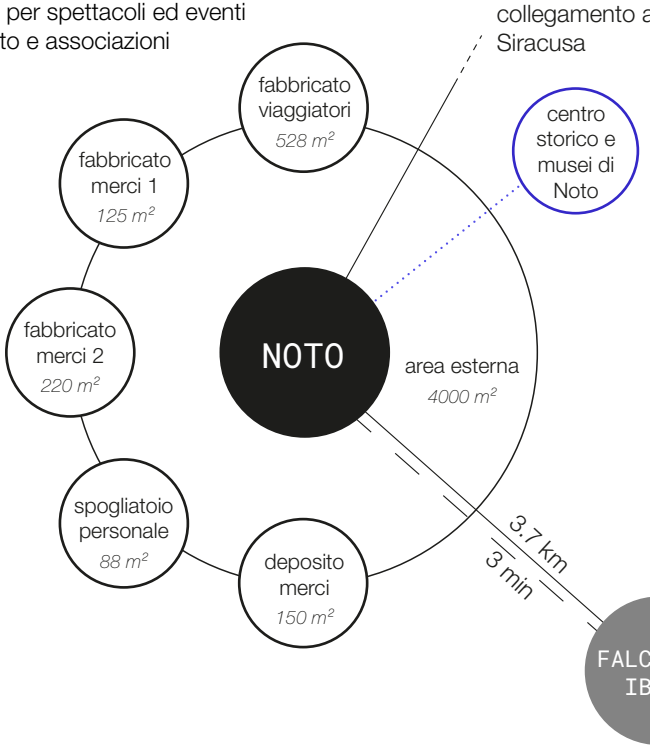
NOTO MARINA – L’Agorà
A pochi passi dal mare, la stazione di Noto Marina diventa una piazza culturale e spazio di socialità condivisa. Agorà è luogo d’apertura, dove il ritmo del mare incontra quello della vita culturale e la cultura diventa esperienza all’aperto.

PACHINO – L’Officina
La stazione di Pachino si rigenera come spazio di formazione e sperimentazione per studenti, giovani e comunità locali. Tra laboratori, arti applicate e culture produttive, qui la cultura si costruisce con le mani e con le idee. L’Officina è il cuore produttivo del percorso, dove si progettano i saperi del futuro, partendo da quelli del passato.

Figura 2.46
Schema riepilogativo dello Scenario 1_AiM - Arti in Movimento. Elaborazione originale delle autrici.

AiM Noto – Scena

- spazi ibridi per arti performative, teatro comunitario e spazi per spettacoli ed eventi
- spazi per volontariato e associazioni
- caffè culturale
- punti informativi



LEGENDA

- stazioni principali oggetto di intervento
- stazioni secondarie
- treni ordinari a servizio ridotto
- - - treni turistici stagionali rinforzati

MOBILITA'



Linea turistica a servizio rinforzato (maggio-ottobre).
Linea ordinaria a servizio ridotto, con corse negli orari scolastici e serali nel fine settimana.

POSSIBILI SOGGETTI FRUITORI



UTENTI LOCALI

- residenti dei comuni
- scuole
- famiglie e bambini
- associazioni locali



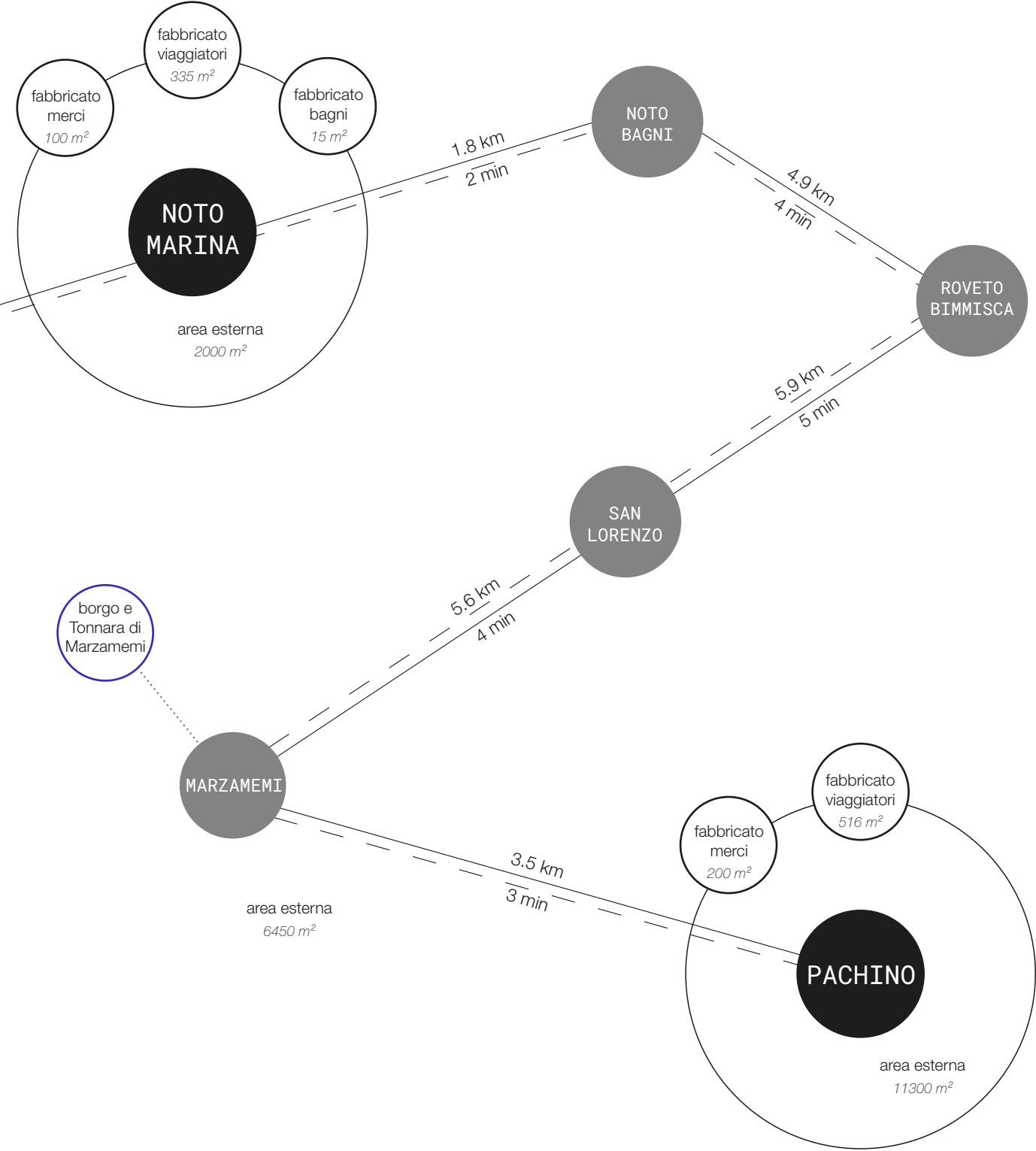
UTENTI NON LOCALI

- turisti culturali
- famiglie in visita
- gite extra-territoriali

> utenza più locale che turistica

AiM Marina – Agorà

- spazi ibridi per arti performative, teatro comunitario e spazio per spettacoli (sede estiva)
- laboratori didattici e creativi
- campo estivo per bambini e famiglie
- caffè culturale

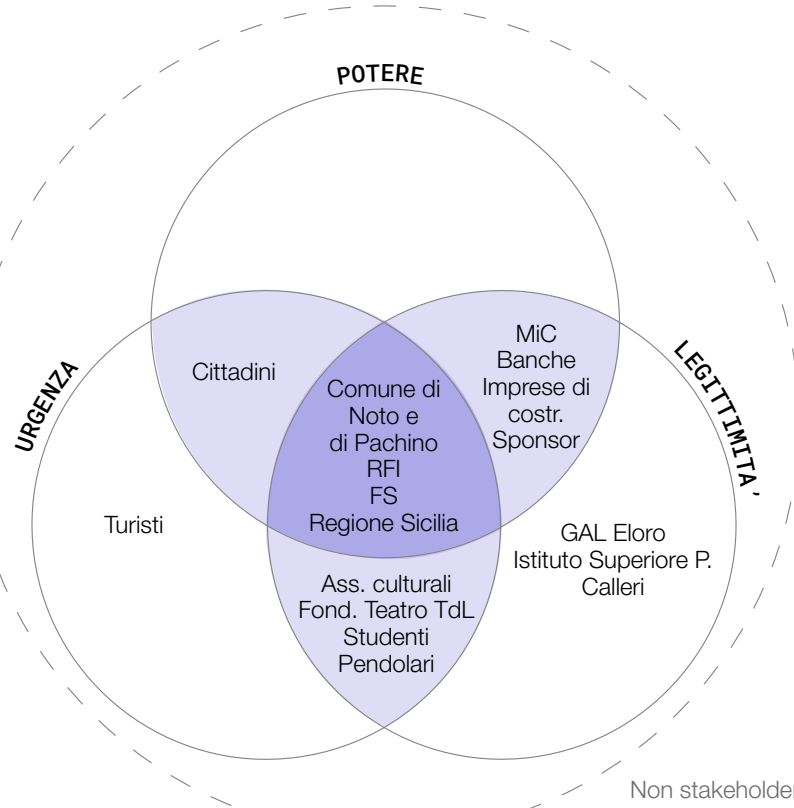


AiM Pachino – Officina

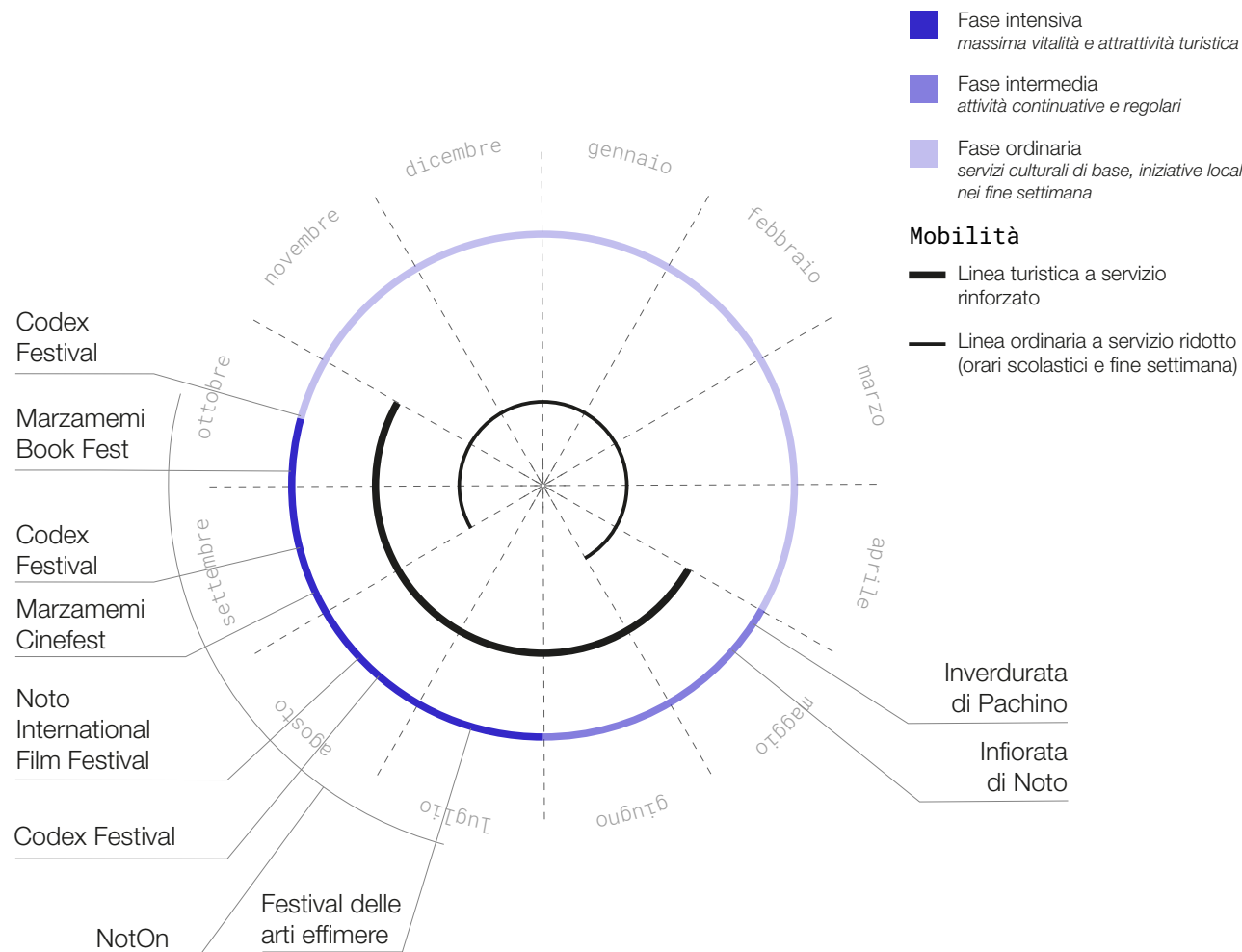
- spazi per associazioni
- aule studio, biblioteca e laboratori didattici per gli studenti (Istituto)

Tempo indicativo di percorrenza per il treno ordinario (compreso di soste): 50 min*
*tempo percorrenza calcolato considerando un treno storico che viaggia a una velocità media di 80 km/h.

STAKEHOLDERS



STAGIONALITA'



4.4.3 SCENARIO 2_PaM - Paesaggi di Mezzo

Paesaggi di Mezzo segue la linea Noto-Pachino atteavverso una *greenway* paesaggistica, un’infrastruttura verde che unisce mare, natura e memoria. Al tracciato ferroviario si affianca un percorso ciclopedonale, invitando a una fruizione lenta e sostenibile.

Lungo il suo corso, la *greenway* percorre aree interne, si affaccia sul litorale e si immerge nella macchia mediterranea. Dalle stazioni si diramano Itinerari secondari per esplorare autonomamente il territorio e scoprirlo in tutte le sue declinazioni.

La Tratta Roveto Bimmisca – San Lorenzo Lo Vecchio
Nel cuore della campagna iblea, la *greenway* attraversa un paesaggio fatto di tracce e siti archeologici. Qui il viaggio diventa racconto, e la ferrovia si collega all’itinerario archeologico, verso i siti di Eloro e Tellaro. Il paesaggio della memoria invita a una riflessione lenta, dove la natura accompagna la riscoperta del patrimonio umano e storico.

La Tratta San Lorenzo Lo Vecchio – Marzamemi
Il tracciato raggiunge le riserve naturali, attraversando un ecosistema unico tra la Riserva di Vendicari e i Pantani di Marzamemi e Pachino. Qui la *greenway* assume il carattere di corridoio ecologico, dove la mobilità dolce si integra con la tutela ambientale e l’osservazione della biodiversità. Belvedere e aree di sosta permettono di vivere il paesaggio in modo rispettoso e immersivo.

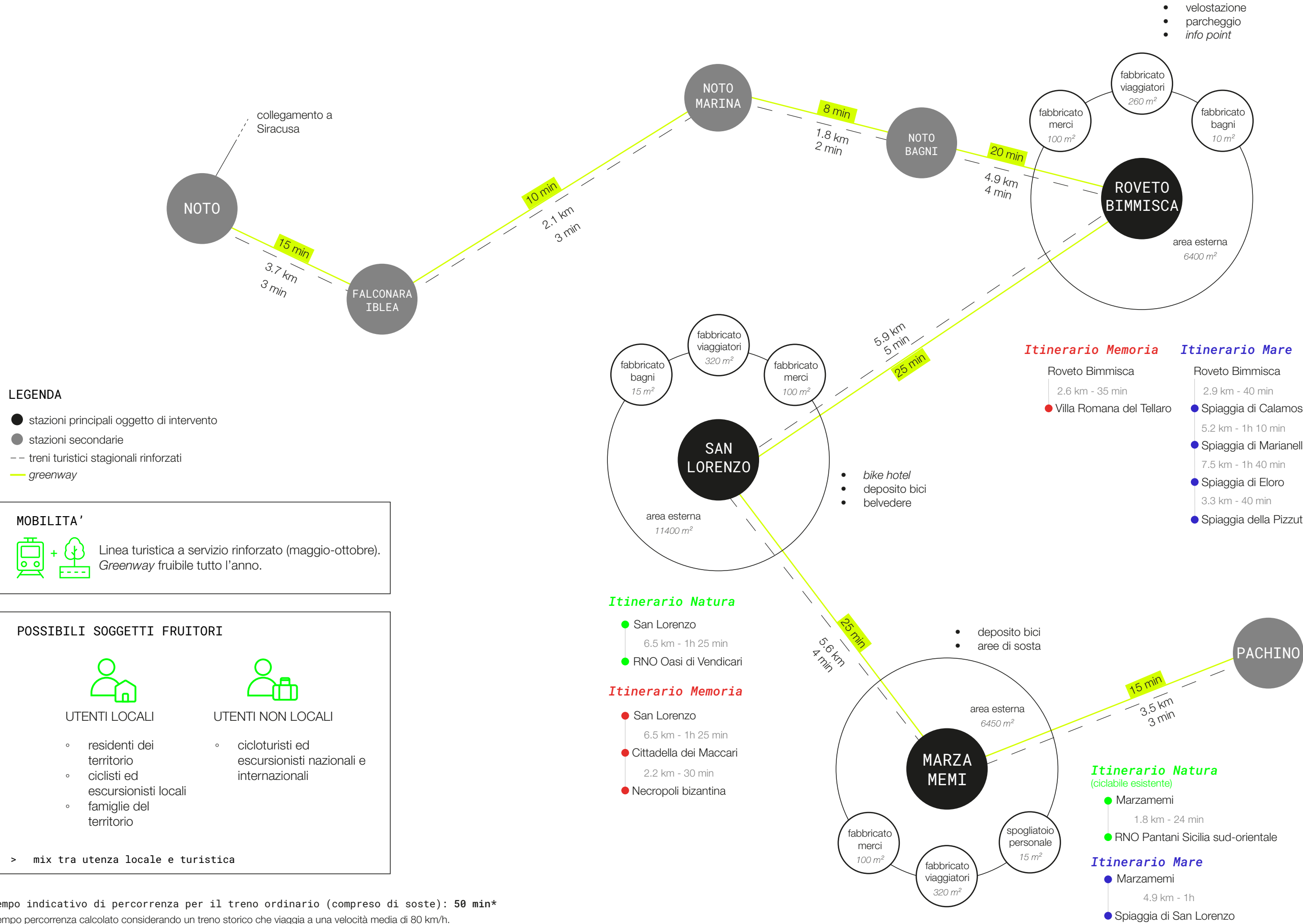
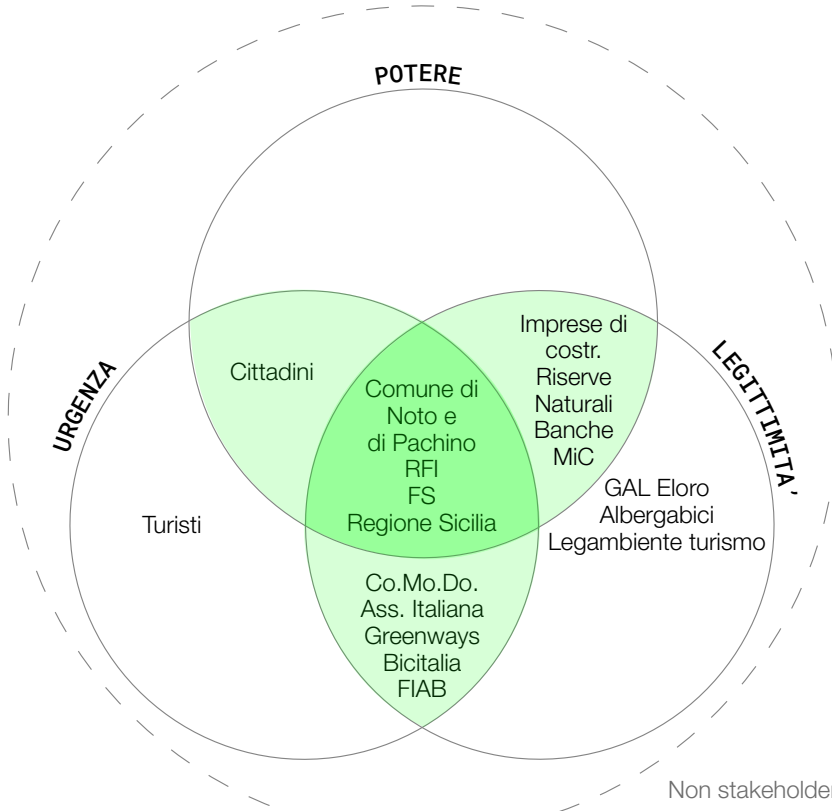
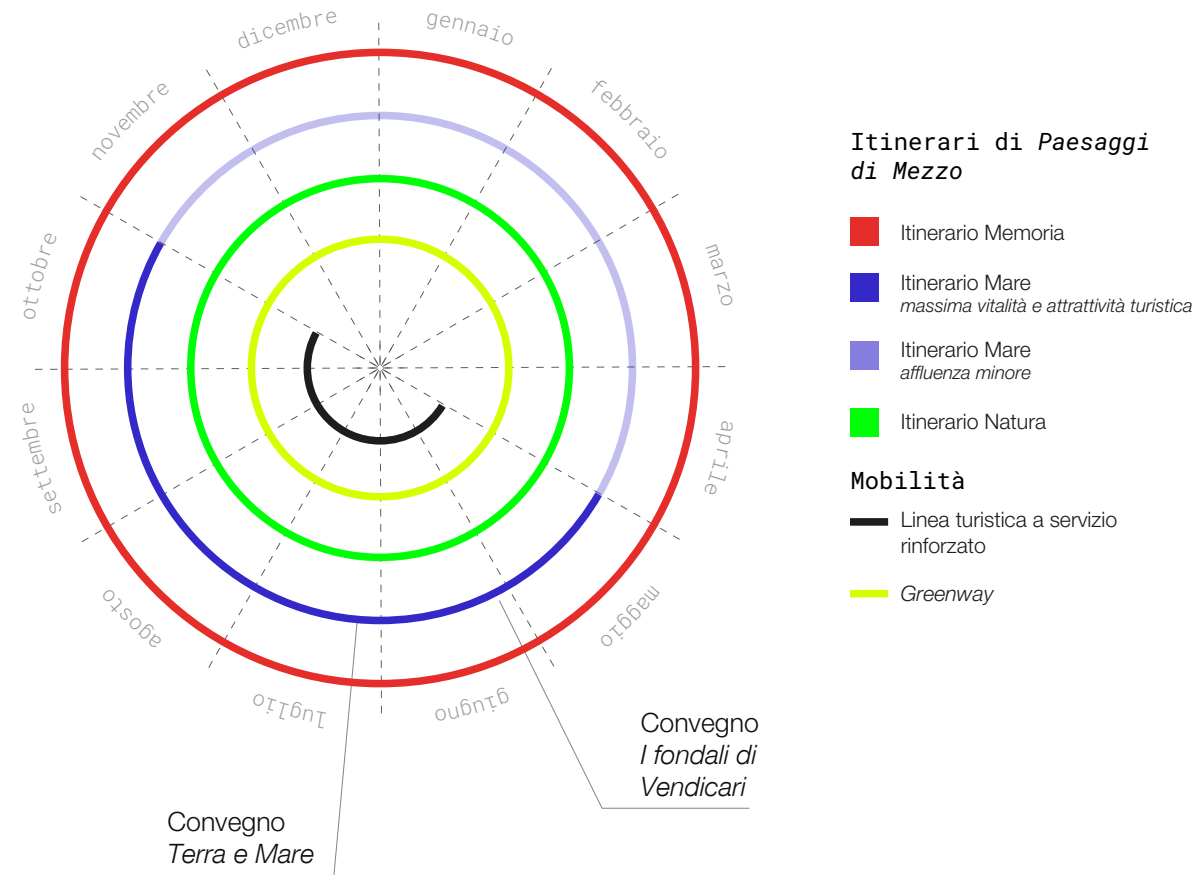


Figura 2.47
Schema riepilogativo dello Scenario 2_PaM - Paesaggi di

STAKEHOLDERS



STAGIONALITA'



4.4.4 SCENARIO 3_BiG - Binari del Gusto

Tra vigneti che nascono sulla roccia calcarea, oliveti e orti dell’altopiano ibleo, lo scenario **Binari del gusto** diventa filo conduttore di un viaggio nel gusto e nella ruralità. Ogni fermata apre a esperienze sensoriali e conoscitive: degustazioni, mercati contadini, passeggiate tra le vigne e incontri con i produttori locali. Il percorso intreccia la produzione vinicola, la filiera orticola e le tradizioni gastronomiche, restituendo autenticità al paesaggio rurale e alle sue comunità.

San Lorenzo lo Vecchio

Tra mare e campagna, la fermata diventa luogo di sosta e soggiorno rurale. Un *glamping* diffuso e percorsi di degustazione collegano le tenute vinicole e gli agriturismi della zona, offrendo esperienze autentiche tra natura, vino e ospitalità sostenibile.

Marzamemi

La stazione di Marzamemi diventa cuore conviviale del percorso: eventi, rassegne e degustazioni animano gli spazi rigenerati, mentre i sentieri circostanti conducono alle cantine e alle aziende agricole *partner*. Qui il vino diventa linguaggio di incontro e condivisione.

Pachino

Tappa conclusiva, Pachino accoglie i visitatori con spazi dedicati alla formazione e alla conoscenza delle culture del cibo e del vino. Un auditorium e laboratori diffusi ospitano *workshop*, incontri e attività dedicate alla cultura del cibo, della filiera corta e dell'innovazione vitivini-cola.

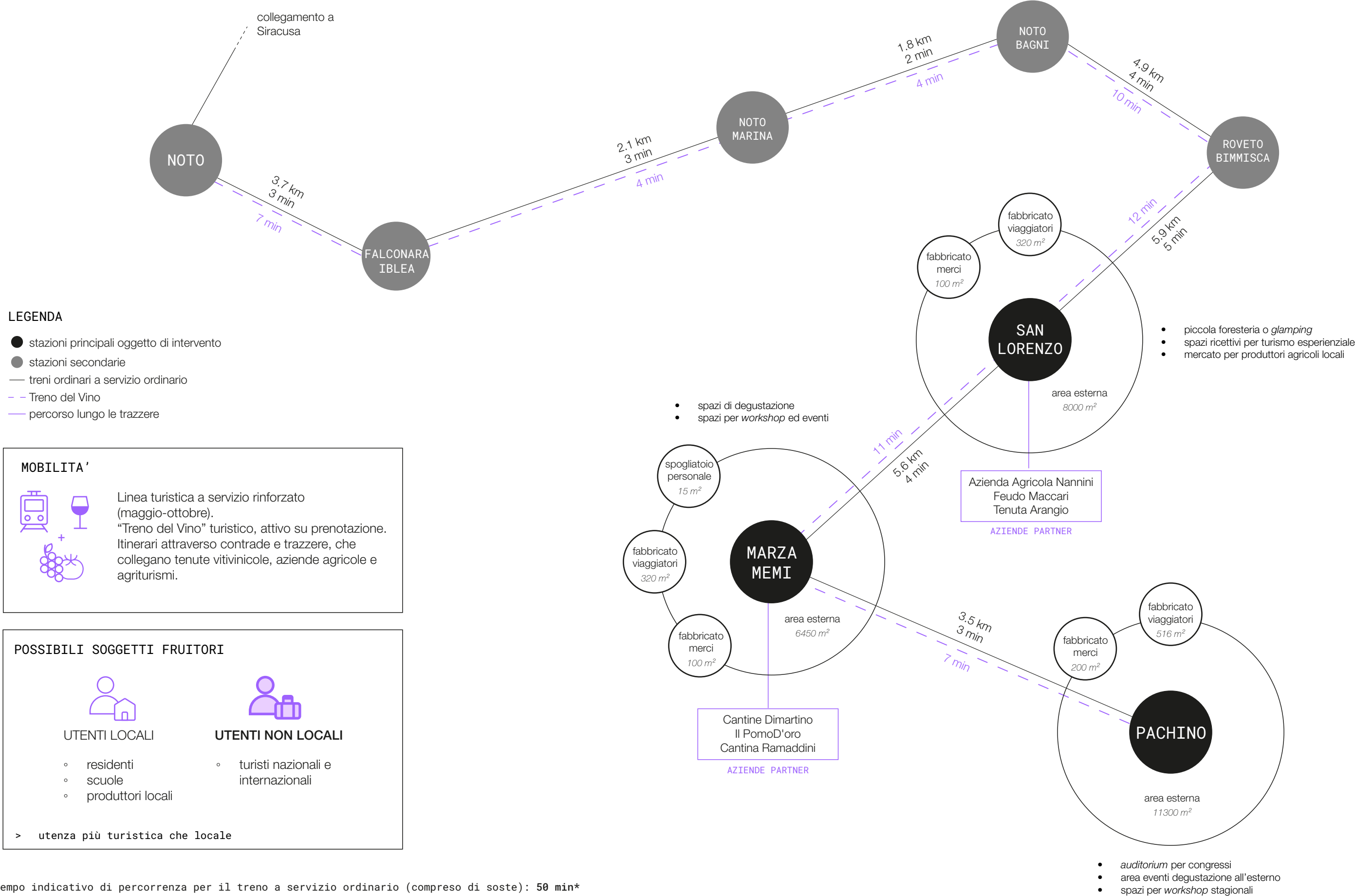
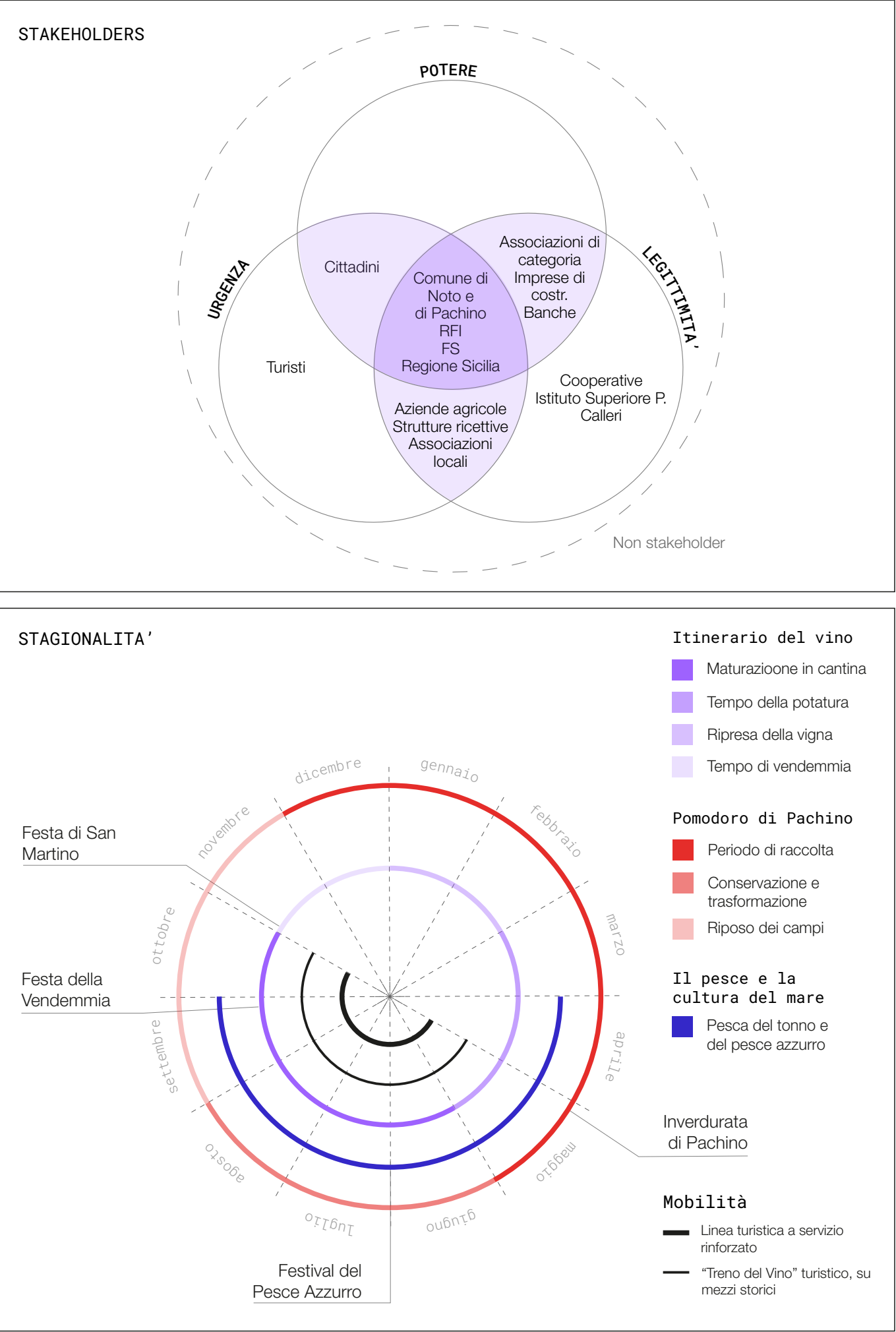


Figura 2.48 Schema riepilogativo dello Scenario 3_BiG - Binari del Gusto. Elaborazione originale delle autrici.

Tempo indicativo di percorrenza per il treno a servizio ordinario (compreso di soste): 50 min*
*tempo percorrenza calcolato considerando un treno storico che viaggia a una velocità media di 80 km/h.



4.5 IL QUESTIONARIO COME STRUMENTO DI VALUTAZIONE DEGLI SCENARI METAPROGETTUALI

45 Kaat de Corte et al., *Stated versus revealed preferences: An approach to reduce bias*, Wiley Online Library, 9 marzo 2021, consultabile in: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/hec.4246> (consultato il 4/01/2026).

46 Massimiliano Mazzanti, Anna Montini, *Valutazione economica multi-attributo mediante esperimenti di scelta. Aspetti metodologici e strumenti di analisi economica*, Università di Pavia, Pavia 2001.

47 Lina Maria Caltandra, "Ascoltare i luoghi, dare voce ai territori: una proposta metodologica per riscoprire/ricostruire la centralità dei margini", in Claudio Cerreti, Giulia Oddi (a cura di), *Meno marginali: come e per chi. Ipotesi e proposte della Geografia per il recupero delle «marginalità» territoriali in Italia*, Società Geografica Italiana, Roma 2024, p. 107.

48 Ivi, p. 113.

49 Ivi, p. 114.

Una volta delineati gli scenari metaprogettuali, essi sono stati sottoposti al vaglio e al giudizio di un campione di intervistati tramite l’utilizzo di metodi di analisi della domanda tramite questionario. L’obiettivo è quello di indagare la conoscenza dell’area di progetto, le abitudini dell’utente e infine il gradimento di ognuno dei tre scenari proposti. La rilevazione delle preferenze si è dunque basata su scelte tra alternative ipotetiche, secondo un approccio di *Stated Preferences*. Esse si distinguono dalle preferenze rivelate (*Revealed Preferences*) in quanto le prime sono ottenute tramite risposte a scenari ipotetici costruiti dal ricercatore, mentre le seconde si desumono da comportamenti osservati in contesti reali (ad esempio scelte di mercato)⁴⁵. Nel questionario (*survey*), la presentazione degli scenari metaprogettuali permette di cogliere le *trade-off* implicite tra le caratteristiche di ognuno di essi (tipologia di funzioni, mobilità prevista, stagionalità...), così da rivelare indirettamente i valori e le valutazioni degli utenti attraverso le loro scelte ripetute nei diversi scenari proposti, riducendo l’ambiguità e il *bias* connesso a domande generiche di preferenza⁴⁶.

Il ruolo della comunità nell’indagine partecipativa

Per dare centralità alle comunità e ai territori, si dovrebbe «porre al centro dell’attività di ricerca le persone nei loro luoghi di vita, per raccogliere, rendere intelligibili e comunicare le voci di coloro che vivono il territorio quotidianamente e, a partire da tali voci, descrivere, interpretare e comprendere le dinamiche e i fenomeni socioterritoriali in atto»⁴⁷.

La metodologia scelta consente di mettere in atto un approccio di tipo partecipativo, nell’ottica in cui rilevante attenzione è attribuita alle opinioni e alle risposte di chi abita e conosce il luogo in cui il progetto si inserisce. In questo modo, il processo decisionale non è più affidato esclusivamente al progettista, ma si costruisce a partire dalle esigenze del campione dei rispondenti. È stato dunque possibile includere l’insieme degli intervistati non più come «oggetti di studio» ma come «soggetti di conoscenza»⁴⁸, inizialmente nella costruzione del quadro conoscitivo del territorio (cap. 1, par. 2.2) e, in questa fase, nell’orientamento delle scelte progettuali.

«A tal fine, la partecipazione è intesa come strategia di indagine che, fin dal momento della produzione e raccolta del dato, esplicita a coloro che vengono coinvolti la volontà di renderli partecipi del processo di validazione estesa dei risultati»⁴⁹.

Il questionario è stato somministrato online a partire dal 7 novembre 2025 fino al 20 dicembre 2025, attraverso la piattaforma Google Moduli, secondo un campionamento casuale, con lo scopo di intercettare diverse tipologie di potenziali utenti, siciliani e non. Il numero di risposte è pari a 277, un campione ristretto, ma con sufficiente significatività statistica per indicare delle tendenze di opinione e di distribuzione di utilità e preferenze.

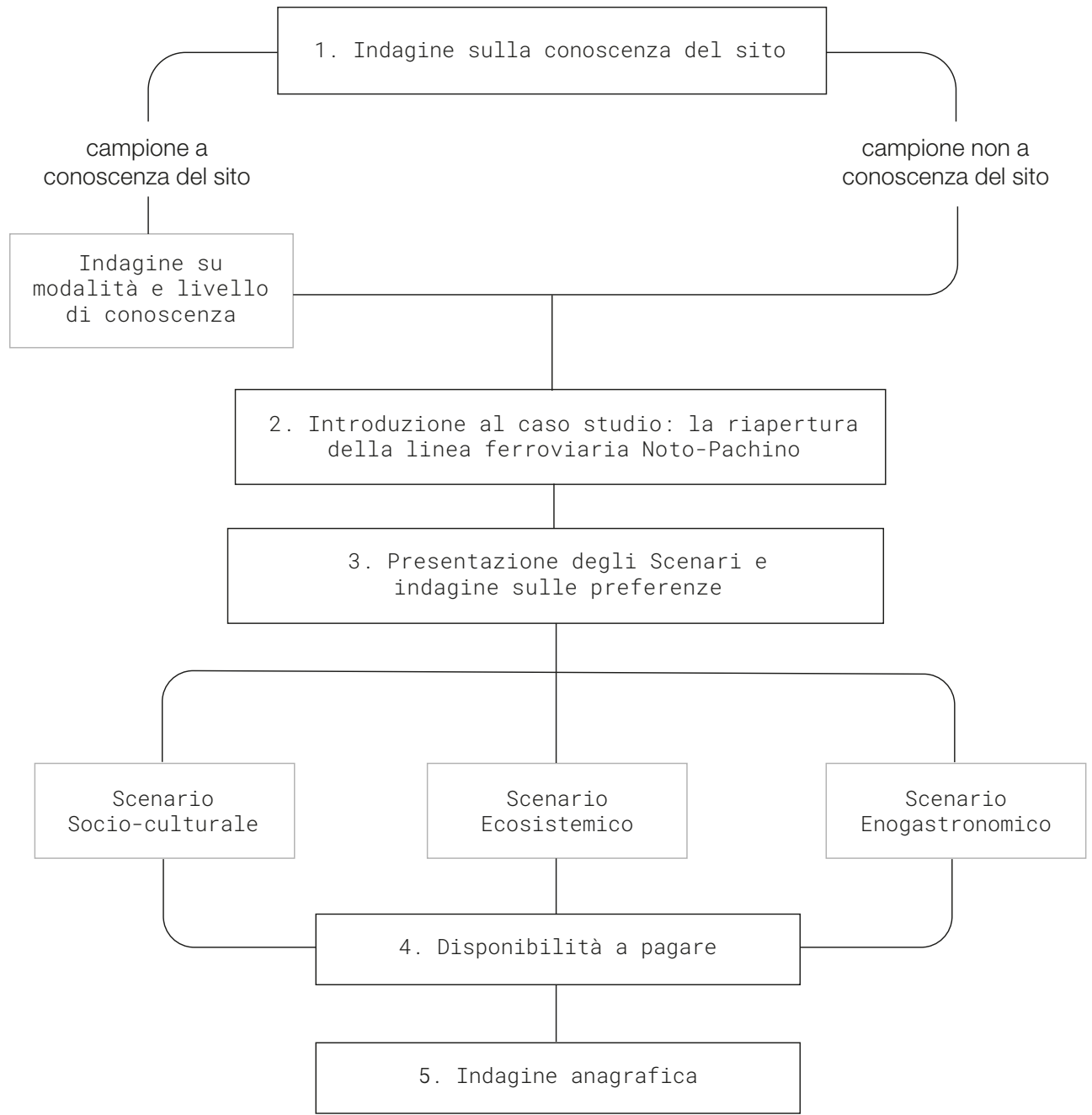


Figura 2.49
Struttura e sezioni del survey.
Elaborazione originale delle autrici.

4.5.1 Esiti del questionario

Nel presentare gli esiti del questionario, si è scelto di delineare preliminarmente il profilo degli intervistati, ricostruito a partire dall'indagine anagrafica contenuta nella sezione n. 5 del questionario (Figura 2.49, pagina precedente). Tale sezione è stata anticipata rispetto alla struttura originaria del questionario, al fine di consentire una lettura più consapevole dei risultati, permettendo di inquadrare il campione prima di analizzare le scelte e le valutazioni espresse.

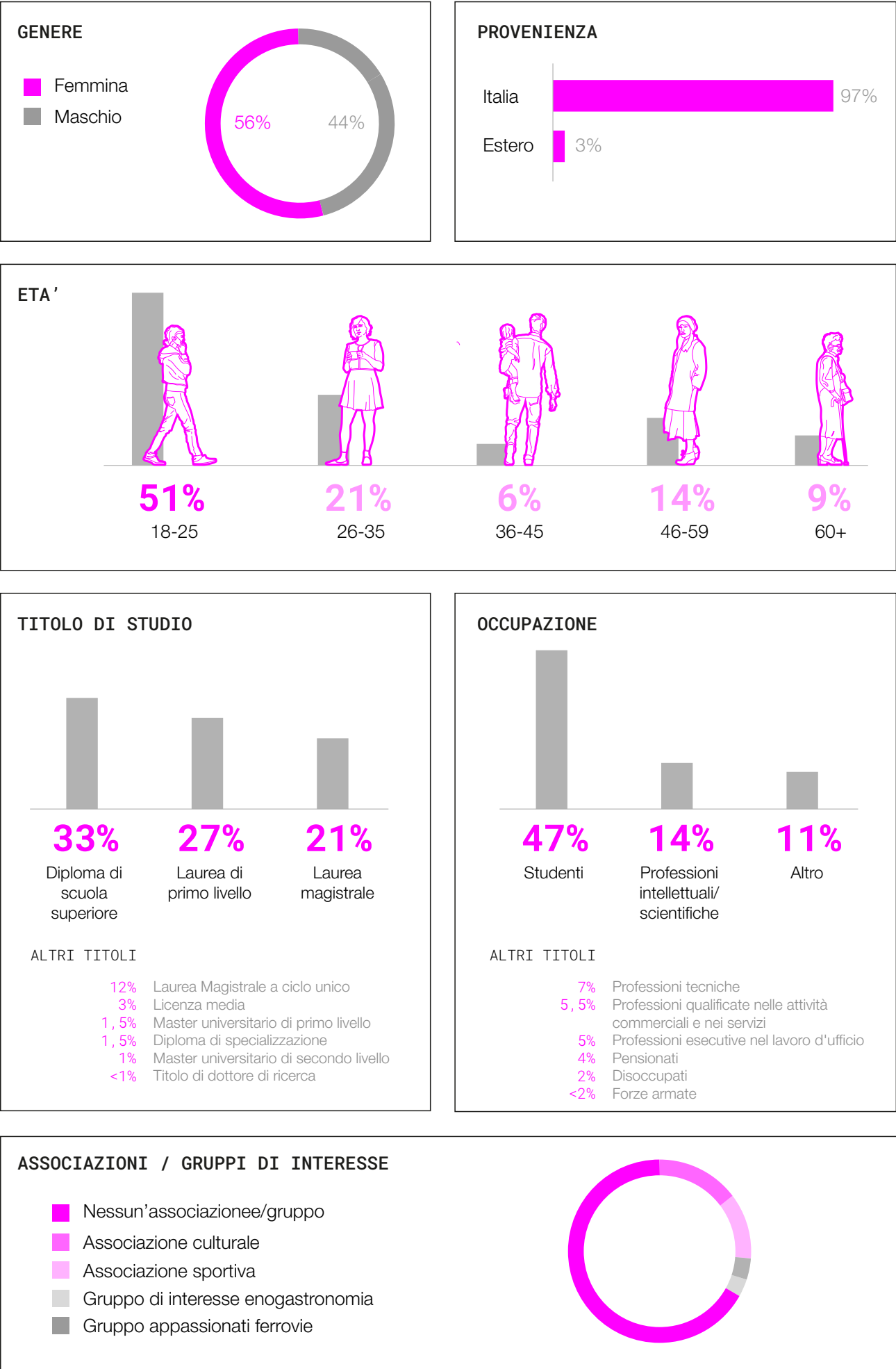
Successivamente, verranno presentati i risultati relativi al livello di conoscenza del sito di progetto, seguiti dall'analisi delle valutazioni espresse dagli intervistati. Per ciascuno scenario progettuale saranno illustrati il grado di gradimento e la disponibilità a pagare, così da restituire un quadro complessivo delle preferenze.

Profilo del campione

Al fine di leggere i risultati in maniera analitica, risulta utile confrontare il profilo degli intervistati con i dati demografici presentati nel quadro competitivo (> Capitolo 2). Nel complesso, il confronto con tali dati evidenzia come il questionario, pur avvalendosi di un campione casuale, abbia intercettato principalmente target specifici (giovani-adulti, studenti e individui con alto livello di istruzione); il risultato, dunque, è solo parzialmente rappresentativo della popolazione residente nella Provincia di Siracusa, che risulta caratterizzata da un'età media più alta e tassi di istruzione e occupazione più bassi. I risultati dell'indagine restituiscono pertanto in modo più puntuale il punto di vista di una fascia giovane e culturalmente attiva, potenzialmente più sensibile ai temi culturali e progettuali oggetto dell'indagine, ma meno rappresentativo della popolazione complessiva.

La composizione del campione riflette le modalità di somministrazione del questionario, che hanno privilegiato reti di contatti diretti e facilmente accessibili, elemento che deve essere tenuto in considerazione nella lettura critica dei dati emersi.

Figura 2.50
Profilo socio-demografico del campione di riferimento. Elaborazione originale delle autrici su dati del questionario.



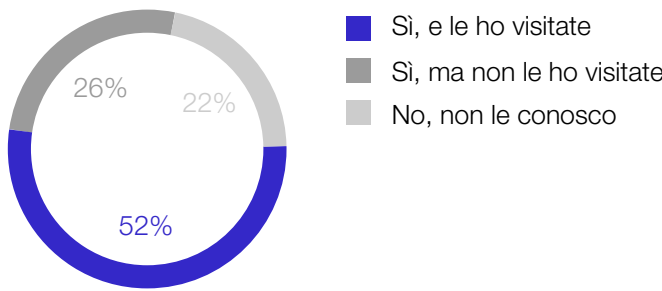
1. Indagine sulla conoscenza del sito

Per quanto riguarda la conoscenza dell'area di riferimento, emerge come la maggior parte degli intervistati dichiarò di conoscere i territori di Noto e Pachino, sebbene tale conoscenza non sia sempre supportata da un'esperienza diretta di visita. Diverso risulta invece il quadro relativo alla conoscenza della linea ferroviaria Noto-Pachino. In questo caso, l'indagine evidenzia una scarsa informazione: una parte consistente degli intervistati (71%) dichiara di non aver mai sentito parlare dell'esistenza di tale infrastruttura prima della somministrazione del questionario. Questo dato segnala come la linea, nonostante il suo valore storico e territoriale, risulti oggi scarsamente riconoscibile nell'immaginario collettivo, confermando la debole integrazione tra patrimonio infrastrutturale dismesso e percezione pubblica. Tale criticità appare inoltre riconducibile a una comunicazione poco efficace relativa all'iniziativa di riapertura e ai finanziamenti ad essa associati.

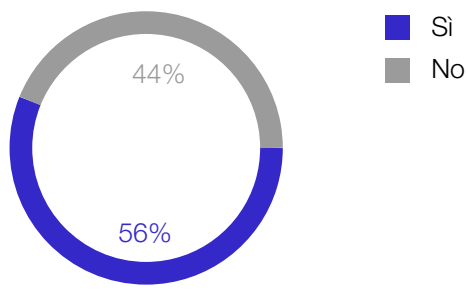


Figura 2.51 Locandina utilizzata per la diffusione del questionario.

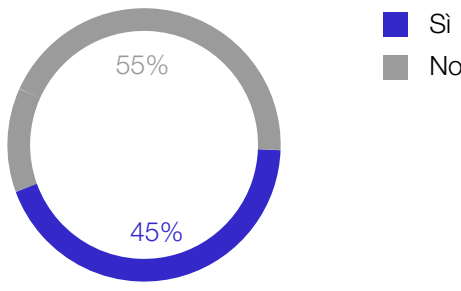
Conosce le aree dei Comuni di Noto e di Pachino?



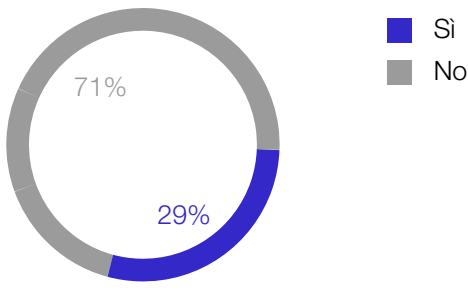
Nello specifico, ha mai visitato il Comune di Noto?



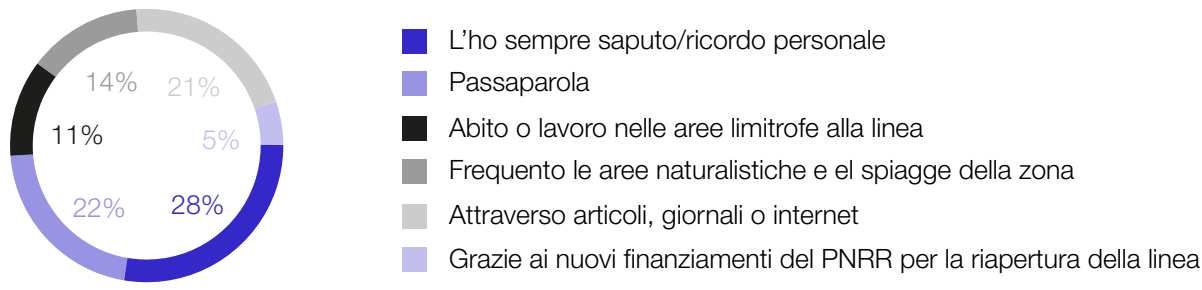
Nello specifico, ha mai visitato il Comune di Pachino o la frazione di Marzamemi?



Ha mai sentito parlare della linea ferroviaria Noto-Pachino?



Se sì, come ne è venuto a conoscenza?



2. Introduzione al caso studio: la riapertura della linea ferroviaria Noto-Pachino

In questa sezione viene in primo luogo introdotto il caso studio, con una descrizione dei processi in atto per la rifunzionalizzazione della linea a scopo turistico (Scenario 0). Per quanto riguarda il ruolo turistico della linea, la maggior parte degli intervistati è detta d'accordo alla sua riapertura a fini turistici. Gli intervistati riconoscono infatti il potenziale della linea come infrastruttura in grado di valorizzare il territorio, facilitando l'accesso alle principali località di interesse. Parallelamente, risulta ampiamente condivisa l'importanza di prevedere un utilizzo della linea anche da parte dei residenti. La maggioranza dei partecipanti sottolinea la necessità di un servizio continuativo durante i mesi di bassa stagione, che consenta non solo una fruizione occasionale legata al turismo, ma anche un impiego funzionale agli spostamenti quotidiani, contribuendo a migliorare l'accessibilità locale e a ridurre la dipendenza dall'automobile. Quest'ultima è tra le motivazioni principali che incentiverebbero l'uso della linea, insieme alla la possibilità di raggiungere località balneari e siti di interesse culturale,

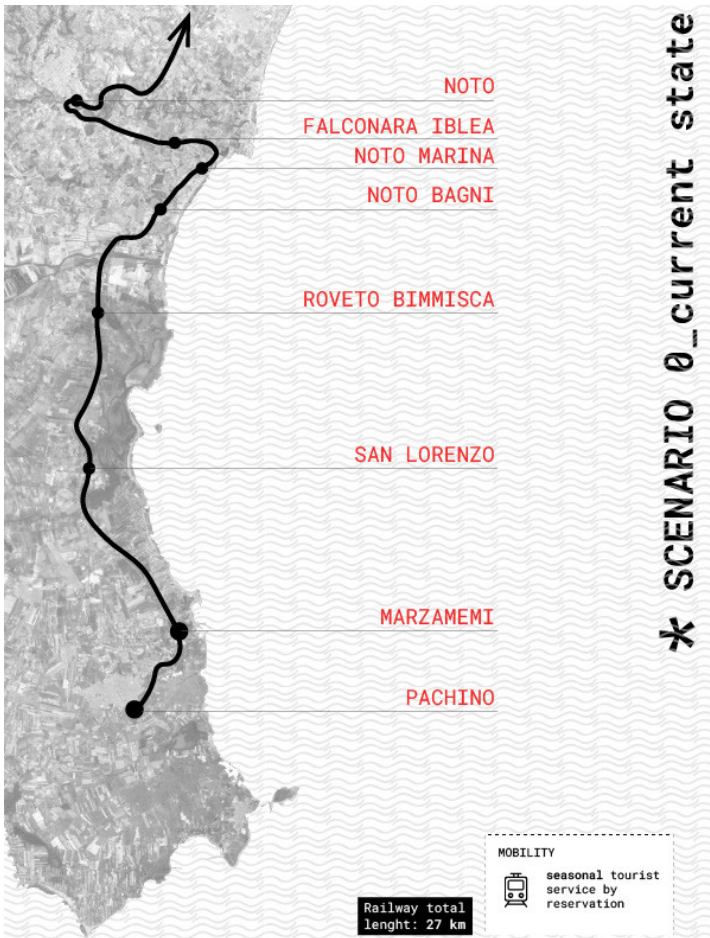
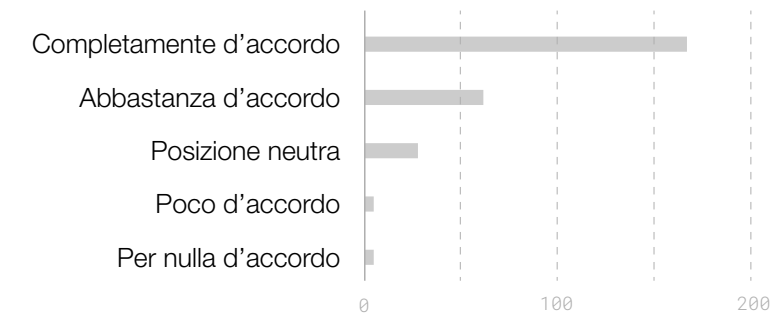
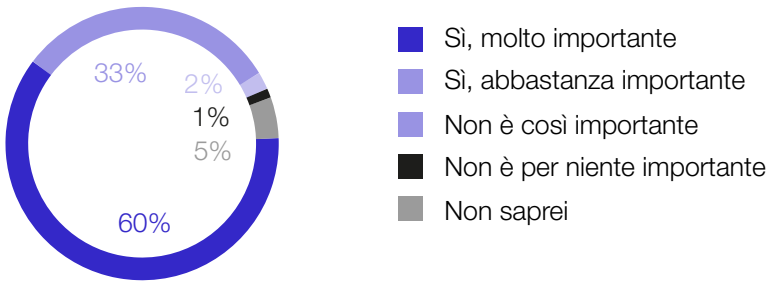


Figura 2.51 Locandina utilizzata per la diffusione del questionario.

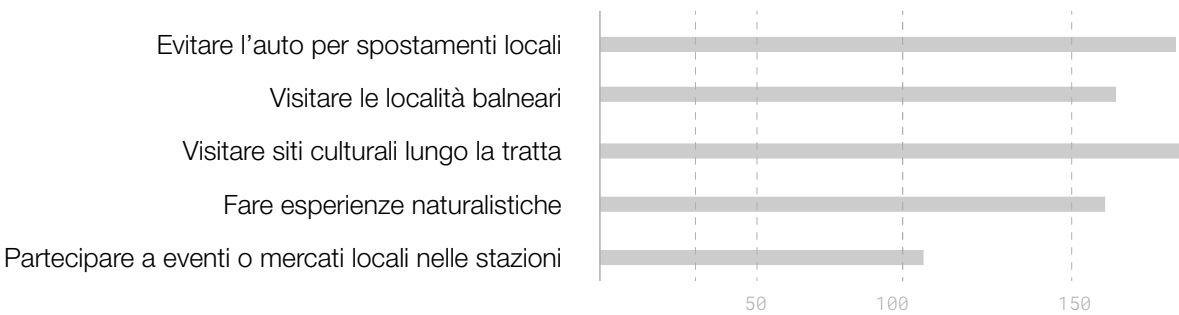
Quanto è d'accordo con l'iniziativa di riaprire la linea ferroviaria Noto-Pachino a fini turistici?



Secondo lei, sarebbe importante prevedere anche un utilizzo della linea per i residenti, con orari regolari e treni più frequenti (ad esempio 6-8 corse al giorno, nei principali orari scolastici e lavorativi)



Quali motivazioni la spingerebbero a utilizzare la linea ferroviaria riaperta?



3. Presentazione degli Scenari e indagine sulle preferenze

Al campione è stat sottoposta la valutazione di tre scenari metaprogettuali, elaborati a partire dalle tre diverse vocazioni identificate precedentemtne nel capitolo. Agli intervistati è stato chiesto di esprimere il proprio grado di gradimento a ciascuna proprosta, stilando una clssifica tra i tre scenari, al fine di comprendere le preferenze, le aspettative percepite per ogni caso. I tre scenari progettuali hanno registrato un buon livello di gradimento. Lo Scenario Socio-culturale è stato valutato positivamente per la presenza di spazi performativi, laboratori ed eventi culturali, elementi attualmente carenti ma in grado di rafforzare la dimensione sociale del territorio. Lo Scenario Ecosistemico ha suscitato interesse soprattutto per la *greenway* ciclopedonale e per l'integrazione con percorsi naturalistici e aree costiere. Infine, lo Scenario Enogastronomico è stato apprezzato per le degustazioni, i collegamenti con le cantine e i mercati locali e la possibilità di attuare forme di turismo esperienziale legate alle produzioni tipiche del territorio.

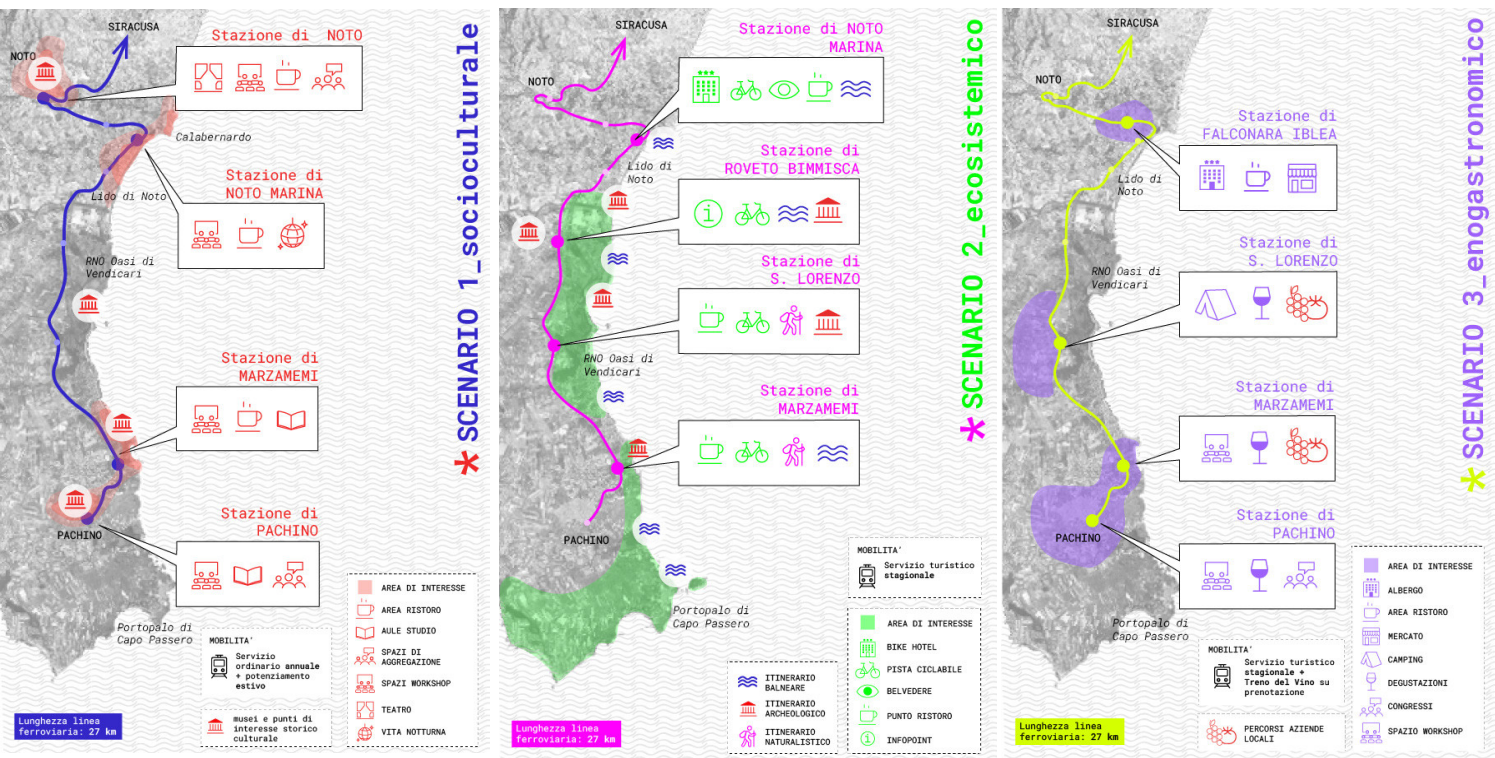
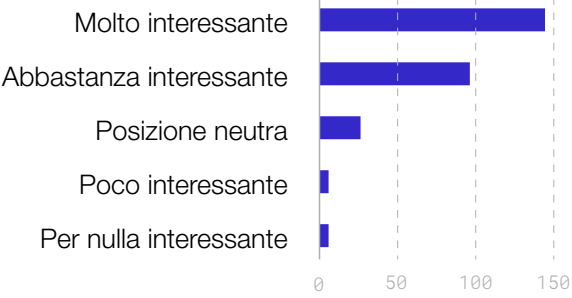


Figura 2.52
Mappe illustrative dei tre scenari
utilizzate nel questionario.

SCENARIO SOCIO-CULTURALE *Arti in Movimento*

Quanto trova interessante questo scenario funzionale?



Funzioni e/o attività favorite:

- 1° Eventi di cinema, letteratura e narrazione
- 2° Spazi per arti performative
- 3° Punti di ritrovo serali
- 4° Aule studio, biblioteca
- 5° Laboratori didattici e creativi

"Apprezzo la proposta di creare un sistema diffuso di centri socio-culturali lungo la linea Noto-Pachino. Inoltre trovo interessante la presenza di un servizio ferroviario attivo tutto l'anno e potenziato nei mesi estivi: garantirebbe accessibilità sia ai residenti che ai turisti."

SCENARIO ECOSISTEMICO *Paesaggi di Mezzo*

Quanto trova interessante questo scenario funzionale?



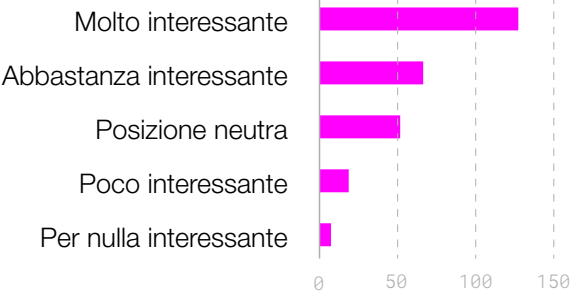
Funzioni e/o attività favorite:

- 1° Collegamento a percorsi naturalistici
- 2° Collegamento a località balneari
- 3° Collegamento a siti archeologici
- 4° Greenway ciclopedonale lungo la linea

"Mi piace l'idea di riconvertire la linea in una greenway fruibile tutto l'anno, che unisce mare, natura e patrimonio culturale, favorendo un turismo sostenibile."

SCENARIO ENOGASTRONOMICO *Binari del Gusto*

Quanto trova interessante questo scenario funzionale?



Funzioni e/o attività favorite:

- 1° Aree ristoro e mercati dei produttori locali
- 2° Degustazioni a bordo del "Treno del Vino"
- 3° Percorsi nelle cantine e tenute vinicole
- 4° Eventi e rassegne enogastronomiche

"Questo scenario permette di valorizzare la cultura enogastronomica del territorio, offrendo attività la popolazione locale e permettendo ai turisti e agli amanti del vino di conoscere il territorio anche da questo punto di vista"

4. Disponibilità a pagare

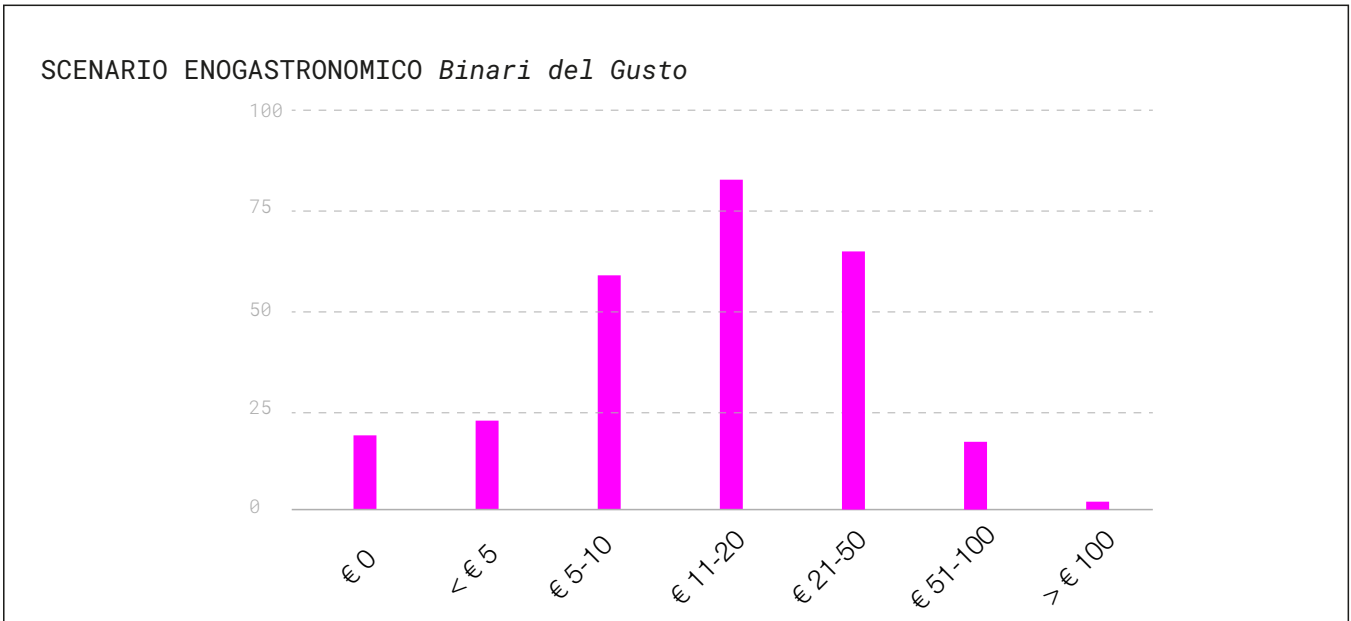
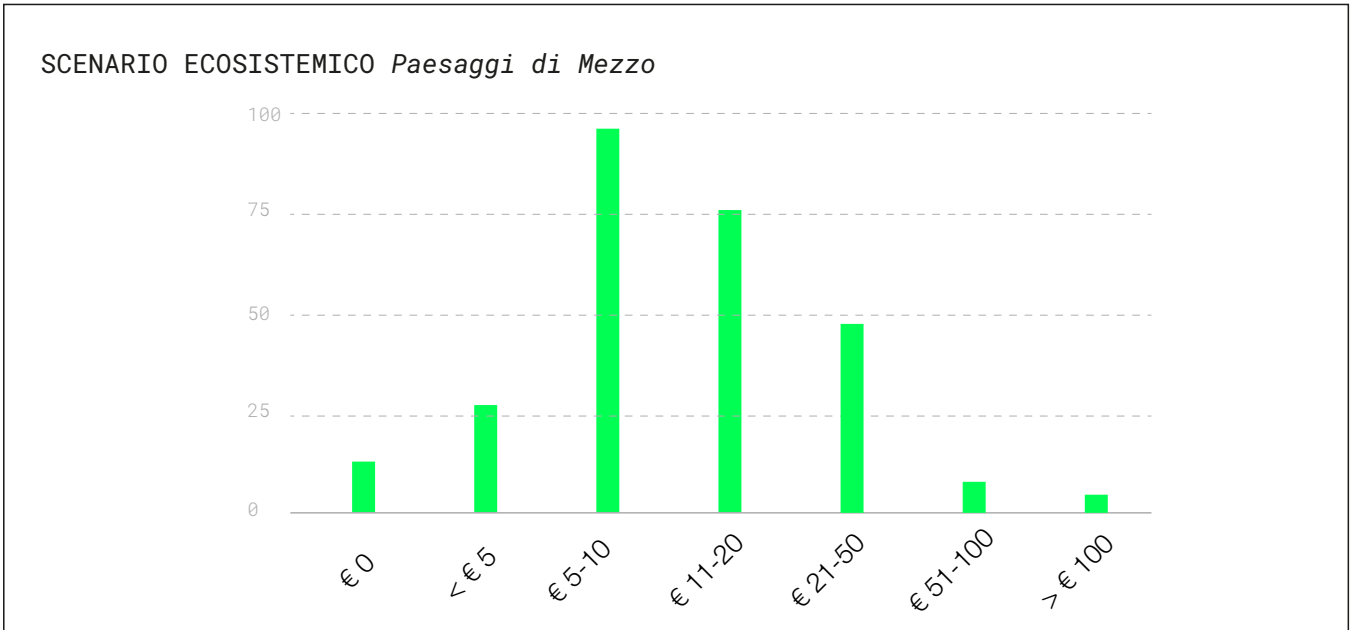
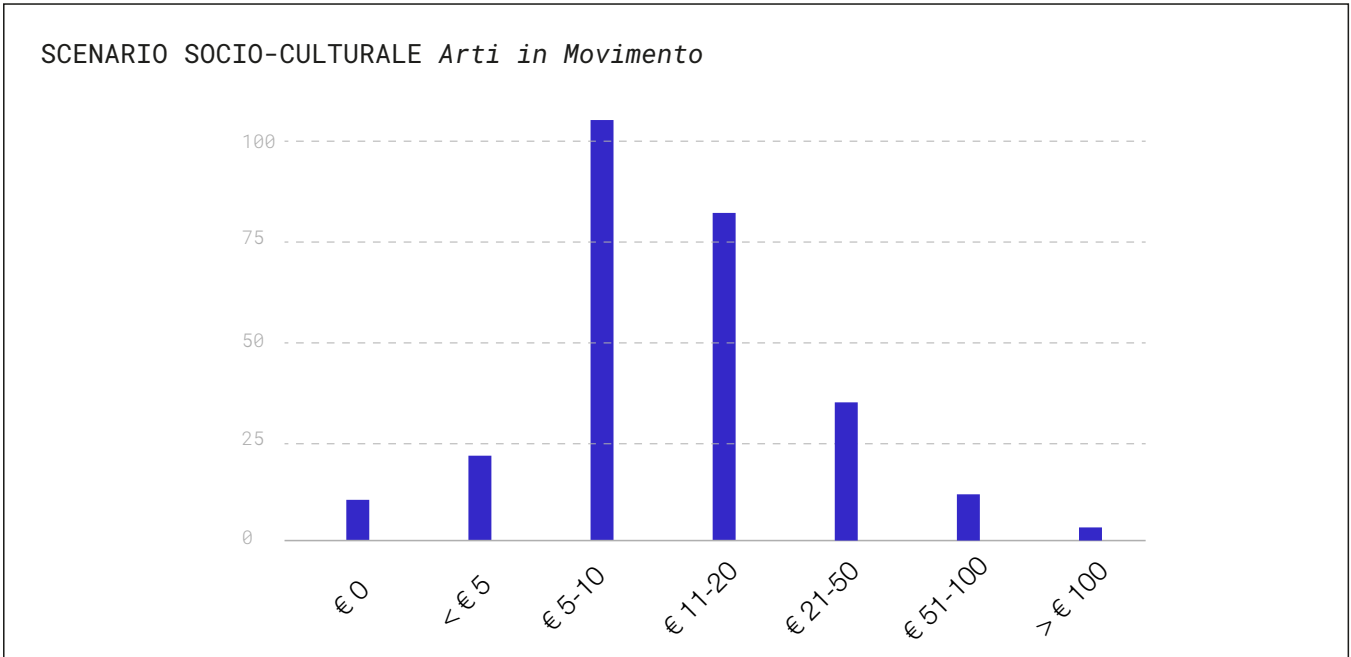
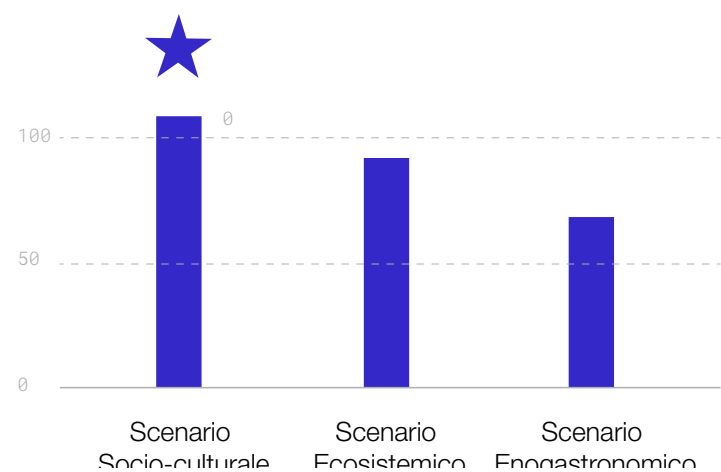
Dall’analisi della disponibilità a pagare emerge una propensione più elevata per lo Scenario Enogastronomico rispetto agli altri scenari proposti. In questo caso, le fasce di prezzo comprese tra 10-20 € e 20-50 € concentrano complessivamente oltre il 55% delle preferenze, suggerendo come le esperienze legate al cibo e al vino vengano percepite dagli intervistati come servizi a maggiore valore aggiunto, per i quali risulta accettabile un livello di spesa più alto.

Al contrario, lo Scenario Socio-culturale e lo Scenario Ecosistemico presentano profili di disponibilità a pagare molto simili tra loro, caratterizzati da una forte concentrazione nella fascia 5-10 €, che risulta la più selezionata per entrambi. Questo dato indica una percezione di tali servizi come più accessibili, o comunque riconducibili a forme di fruizione considerate maggiormente popolari e diffuse, coerenti con un utilizzo più frequente e meno occasionale.

I risultati del questionario restituiscono un *feedback* ampiamente positivo ed entusiasta rispetto alla riapertura e rifunzionalizzazione della linea ferroviaria. Gli intervistati riconoscono il valore strategico dell’iniziativa per la valorizzazione del territorio siciliano, sottolineando al contempo l’importanza di riscoprire i luoghi d’origine e di promuovere cultura, tradizioni e identità locali. Accanto a questo *sentiment* favorevole, non mancano tuttavia preoccupazioni legate alla sostenibilità economica dell’intervento: tali osservazioni evidenziano la necessità di affiancare alle funzioni proposte modelli gestionali adatti e attività in grado di generare ricavi aggiuntivi.

Un ulteriore elemento di rilievo riguarda la distinzione tra uso turistico e trasporto ordinario. Gli intervistati esprimono favore per l’offerta di mobilità che potrebbe nascere (treno ordinario+*greenway*). Questo aspetto risulta centrale per il presente studio, rafforzando l’idea di una infrastruttura capace di sostenere non solo il turismo, ma anche la vita quotidiana del territorio.

Alla luce dei risultati emersi, lo Scenario Socio-culturale risulta complessivamente quello più gradito, probabilmente anche in quanto maggiormente coerente con il profilo dell’utente delineato e capace di rispondere a una domanda orientata a esperienze accessibili, diffuse e legate alla dimensione sociale e culturale.

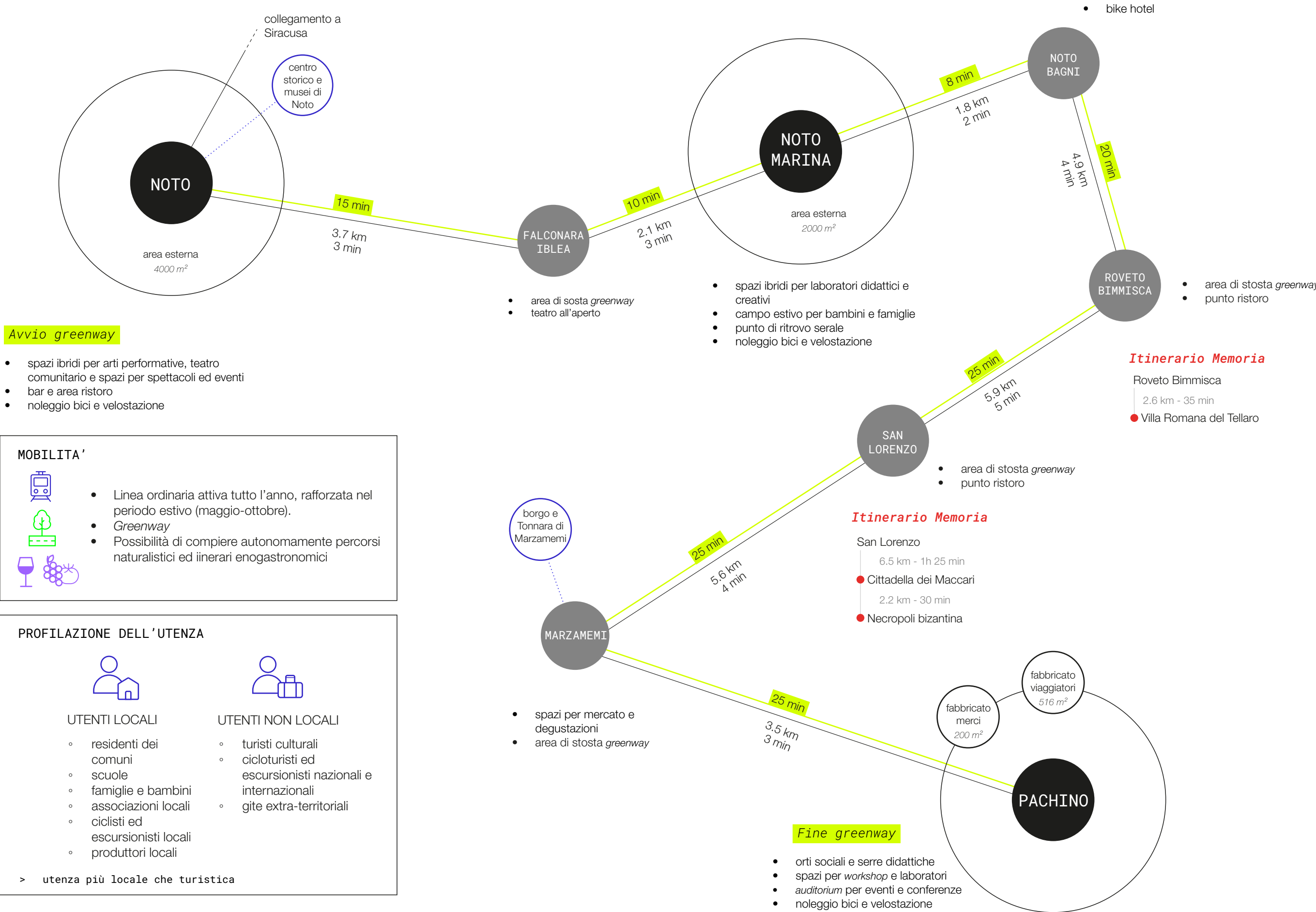


CONCLUSIONI - Il metaprogetto finale

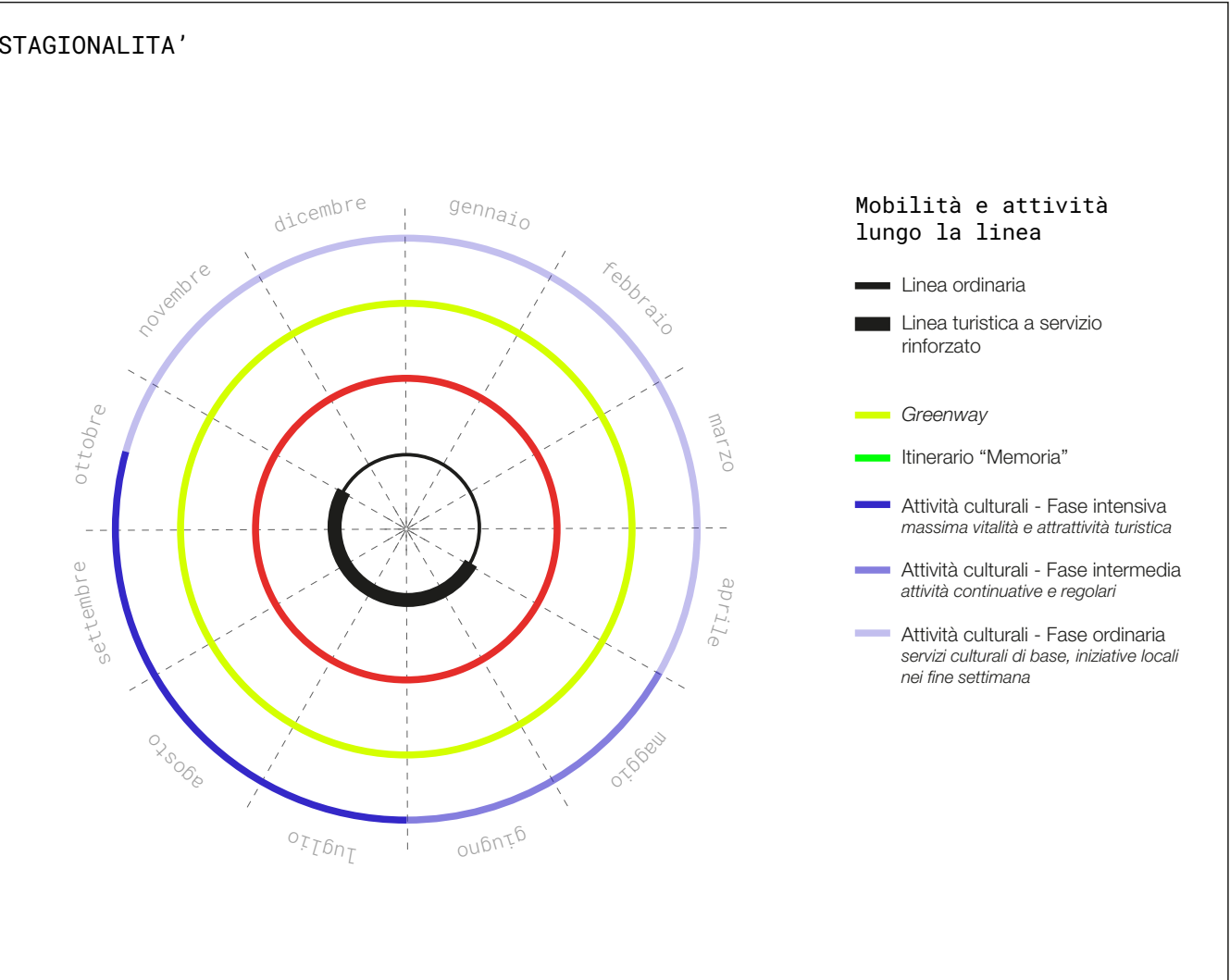
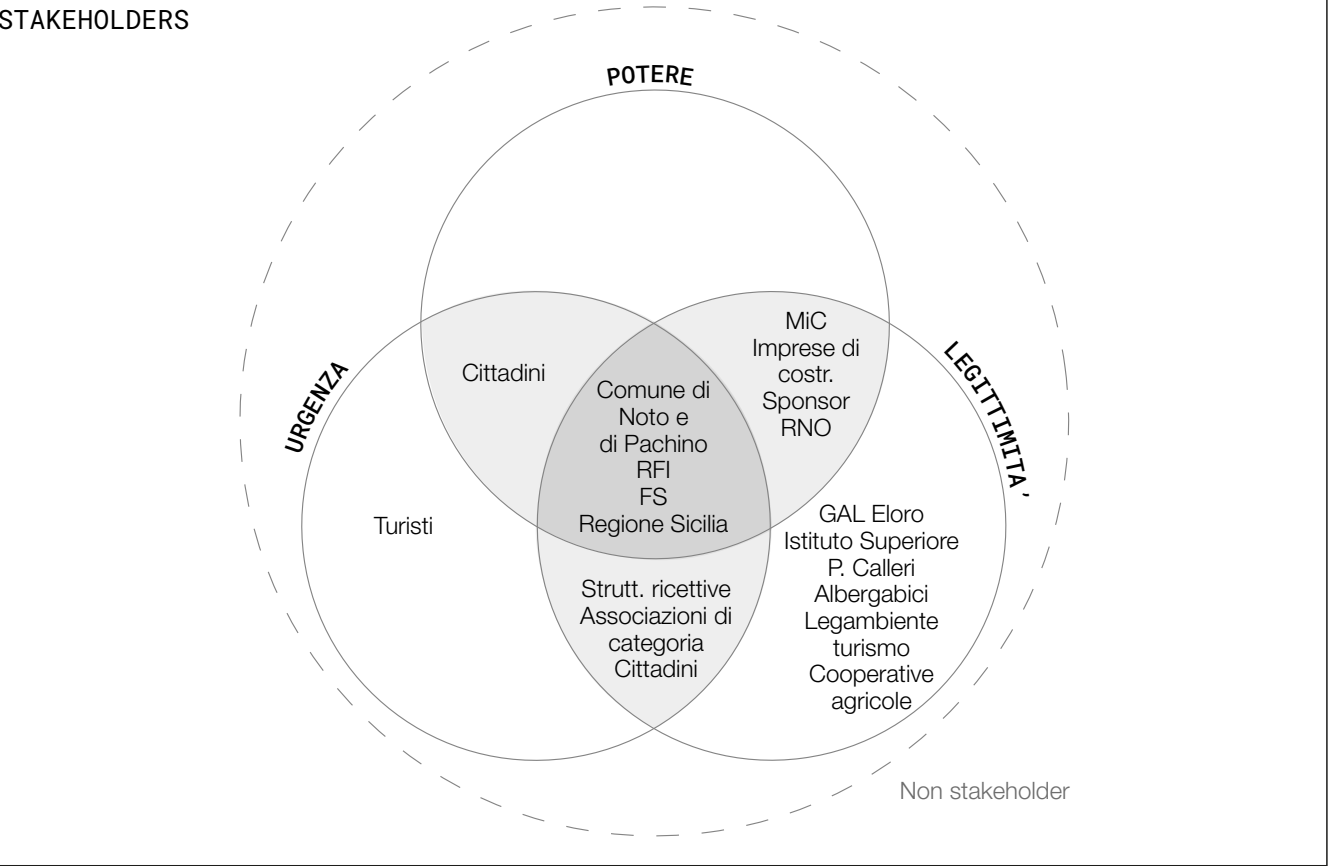
Lo scenario che ha registrato il maggiore apprezzamento dai partecipanti al survey è stato quello **Socio-culturale, Arti in Movimento**, insieme alle funzioni e servizi ad esso associati. Si è dunque scelto di conferire al progetto una prevalente vocazione culturale, capace di caratterizzare il viaggio lungo l'intera linea ferroviaria.

Nelle aree di pertinenza delle stazioni nascono dunque spazi pubblici dedicati alla socialità, eventi culturali e attività didattiche. Per quanto riguarda gli scenari non selezionati, essi continuano comunque a fornire spunti progettuali, pur in misura ridotta. Il filone culturale rimane centrale e porta con sé una mobilità continua durante il periodo scolastico e intensificata nella stagione estiva; parallelamente, si è deciso di mantenere anche il progetto di *greenway* che, sviluppandosi lungo la linea ferroviaria, consente di esplorare le aree di interesse archeologico e naturalistico, garantendo la scoperta e la connessione con il territorio. Infine, la vocazione legata al turismo enogastronomico viene mantenuta attraverso la possibilità di utilizzare spazi ibridi nelle aree di progetto per mercati locali e orti sociali.

In questo modo, il progetto coniuga il tema della cultura a quello della mobilità e delle infrastrutture. Ogni tappa della linea offre all'utente-viaggiatore la possibilità di fermarsi, scendere dal treno e vivere spazi nuovi. Le stazioni cessano così di essere “non luoghi” e ne diventano l'opposto: non sono più soltanto un punto di partenza o di arrivo, ma spazi di permanenza. Diventano luoghi di relazione, in cui le persone non sono più semplici viaggiatori, ma protagonisti dello spazio. Le stazioni si configurano come luoghi di incontro tra passanti occasionali e comunità locali, tra persone e paesaggio, tradizioni e territori storici, rurali e marittimi.



Tempo indicativo di percorrenza per il treno ordinario (compreso di soste): **50 min***
*tempo percorrenza calcolato considerando un treno storico che viaggia a una velocità media di 80 km/h.



BIBLIOGRAFIA

SCENARIO SOCIO-CULTURALE

OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Papers, *The role of culture-led regeneration in place transformation*, OECD Publishing, Parigi 2025, consultabile in: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2025/06/the-role-of-culture-led-regeneration-in-place-transformation_acf04405/4d302bfc-en.pdf (consultato il 22/12/2025).

Cantina Sperimentale Iblea (a cura di), *I luoghi che abiteremo: Rigenerazione urbana per l'innovazione culturale*, LetteraVentidue, Siracusa 2024.

Renzo Pocaterra, “Bologna Ravone Addio”, in *Linea Treno*, n. 2, febbraio 1993, consultabile in: <https://www.archiviofondazionefs.it/it/Periodici/03-Linea-Treno/1993/p/96e5b51d64650671bbcc2306b3ce5ba1456edc33> (consultato il 10/11/2025).

SCENARIO ECOSISTEMICO

Roberto Rovelli, “Il riuso delle ferrovie dismesse come greenways in Italia: Stato dell’arte, opportunità e problematiche per la trasformazione”, in *Rete Ferroviaria Italiana, Atlante delle Greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, 2022.

Giulio Senes, “La domanda di mobilità dolce. Panorama internazionale sulle greenways e modelli di gestione”, in *Rete Ferroviaria Italiana, Atlante delle Greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, 2022.

SCENARIO ENOGASTRONOMICO

Elena Rudan, *Circular Economy of Cultural Heritage—Possibility to Create a New Tourism Product through Adaptive Reuse*, Journal of Risk and Financial Management, vol. 16, n. 3, 2023.

Francesca Di Piazza, *Food Retail: Riadattamento del castello di Camerano Casasco a fini di vendita, ristorazione, degustazione*, Tesi di laurea magistrale in Architettura, Politecnico di Torino, 2016. Relatore: Prof. Marco Vaudetti.

IL QUESTIONARIO COME STRUMENTO DI VALUTAZIONE DEGLI SCENARI METAPROGETTUALI

Lina Maria Calandra, “Ascoltare i luoghi, dare voce ai territori: una proposta metodologica per riscoprire/ricostruire la centralità dei margini”, in Claudio

Cerreti, Giulia Oddi (a cura di), *Meno marginali: come e per chi. Ipotesi e proposte della Geografia per il recupero delle «marginalità» territoriali in Italia*, Società Geografica Italiana, Roma 2024.

Kaat de Corte et al., *Stated versus revealed preferences: An approach to reduce bias*, Wiley Online Library, 9 marzo 2021, consultabile in: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/hec.4246> (consultato il 4/01/2026).

Alessandro Bollo, Cristina Coscia, “Gli strumenti economico-estimativi nel *decision making* e nella verifica di sostenibilità nei progetti di riuso”, in Rosalba lentile, Emanuele Romeo (a cura di), *La conservazione dell’architettura e del suo contesto. Protocollo per una valutazione integrata del patrimonio di Pinerolo*, CELID, Torino 2009.

Massimiliano Mazzanti, Anna Montini, *Valutazione economica multi-attributo mediante esperimenti di scelta. Aspetti metodologici e strumenti di analisi econometrica*, Università di Pavia, Pavia 2001.

SITOGRAFIA

SCENARIO SOCIO-CULTURALE

La rinascita di un Comune siciliano attraverso l’arte contemporanea, STUDIO 2DI2, 20 maggio 2022, consultabile in: <https://www.studio2di2.com/farm-cultural-park/> (consultato il 10/01/2026).

DumBO, consultabile in: <https://zero.eu/it/luoghi/153580-dumbo,bologna/> (consultato il 10/11/2025)

Ex Scalo Ravone, Fondazione Innovazione Urbana, consultabile in: <https://www.fondazioneinnovazioneurbana.it/progetto/exscaloravone> (consultato il 10/11/2025)

Farm Cultural Park, consultabile in: <https://www.farmculturalpark.com/who-we-are> (consultato il 10/01/2026).

SCENARIO ECOSISTEMICO

Pista ciclabile della Val Venosta: da Malles a Merano, paesaggi e cultura alpina, Ruote Libere in Viaggio, settembre 2025, consultabile in <https://www.ruotelibereinviaggio.it/pista-ciclabile-della-val-venosta-da-malles-a-merano-paesaggi-e-cultura-alpina/> (consultato il 22/12/2025).

Marco Navarra, *Trasposizioni per un paesaggio fragile*, On/Off Magazine, 14 giugno 2025, consultabile in <http://www.onnoffmagazine.com/2025/06/14/su-cio-che-resta-trasposizioni-per-un-paesaggio-fragile/> (consultato il 22/12/2025).

Associazione Italiana Greenways Onlus, *Statuto*, art. 1, consultabile in: <http://www.greenways.it/statuto.pdf> (consultato il 22/12/2025).

Agence TER Paysage, *Chemin du Carrées. Requalification d'une ancienne voie ferrée*, consultabile in <https://agenceter.com/projets/> (consultato il 22/12/2025).

Descrizione dettagliata del percorso Padana, consultabile in <https://www.viaclaudia.org/it/ciclotour/descrizione-dettagliata-del-percorso-padana> (consultato il 22/12/2025).

SCENARIO ENOGASTRONOMICO

José Miguel Dentinho, *CAS'AMARO: Vinho e turismo como vectores de negócio*, *Grandes Escolhas*, 2024, consultabile in: <https://www.grandesescolhas.com> (consultato il 10/10/2025).

Stefano Annovazzi Lodi, *Da casolare (abbandonato) nel cuore del Portogallo a locanda di punta del turismo enologico*, Elle Decor, 2022, consultabile in: <https://www.elledecor.com/it/viaggi/a40743780/cas-amaro-locanda-vinicola-portogallo/> (consultato il 10/10/2025).
Locanda Case Vecie, consultabile in: <https://www.masaaistudio.com> (consultato il 10/10/2025).

Locanda Case Vecie, consultabile in: <https://www.locandacasevecie.it> (consultato il 10/10/2025).

A photograph of a building facade, likely a residential or commercial structure, with a sign that reads "PACINO". The building is light-colored and features a window with a decorative frame. The image is slightly tilted and has a grainy, vintage aesthetic. The sky is visible in the background, and there are some power lines or cables running across the upper part of the frame.

05

PROPOSTA
PROGETTUALE

5 PROPOSTA PROGETTUALE

AiM - Arti in Movimento

Lo scenario progettuale assume il territorio attraversato dalla linea ferroviaria Noto-Pachino come un palinsesto complesso di tracce storiche, paesaggistiche e infrastrutturali.

La *greenway* nasce dalla volontà di rendere nuovamente leggibile questo palinsesto attraverso un ridisegno delle tracce, fondato su una lettura del territorio per *texture*, tracce, intersezioni e punti. I manufatti edilizi – stazioni, fermate, case cantoniere e magazzini merci – sono letti come elementi autonomi ma relazionali, assimilabili a un sistema di padiglioni: oggetti singoli, riconoscibili, capaci di attivare nuovi usi senza perdere la propria identità. In questa prospettiva, la *greenway* non si limita a ricalcare un tracciato esistente, ma costruisce un dispositivo di relazione che connette paesaggi agricoli, emergenze naturali, manufatti e comunità locali, offrendo un nuovo modo di attraversare, osservare e comprendere il territorio.

Figura 5.1
Schema di *concept* progettuale.
Elaborazione originale delle autrici.

AZIONI

ri-prendere

ridare vita ai fabbricati presenti nel recinto, agendo attraverso strategie e metodi diversi.

_fermate
_stazioni

ri-tracciare

ridare vita alla traccia, creando un nuovo flusso che costruisce legami tra la *texture*, la traccia e i punti. Questa azione si concretizza con il recupero del tracciato ferroviario e la creazione di un parco lineare.

PALINSESTO

punti

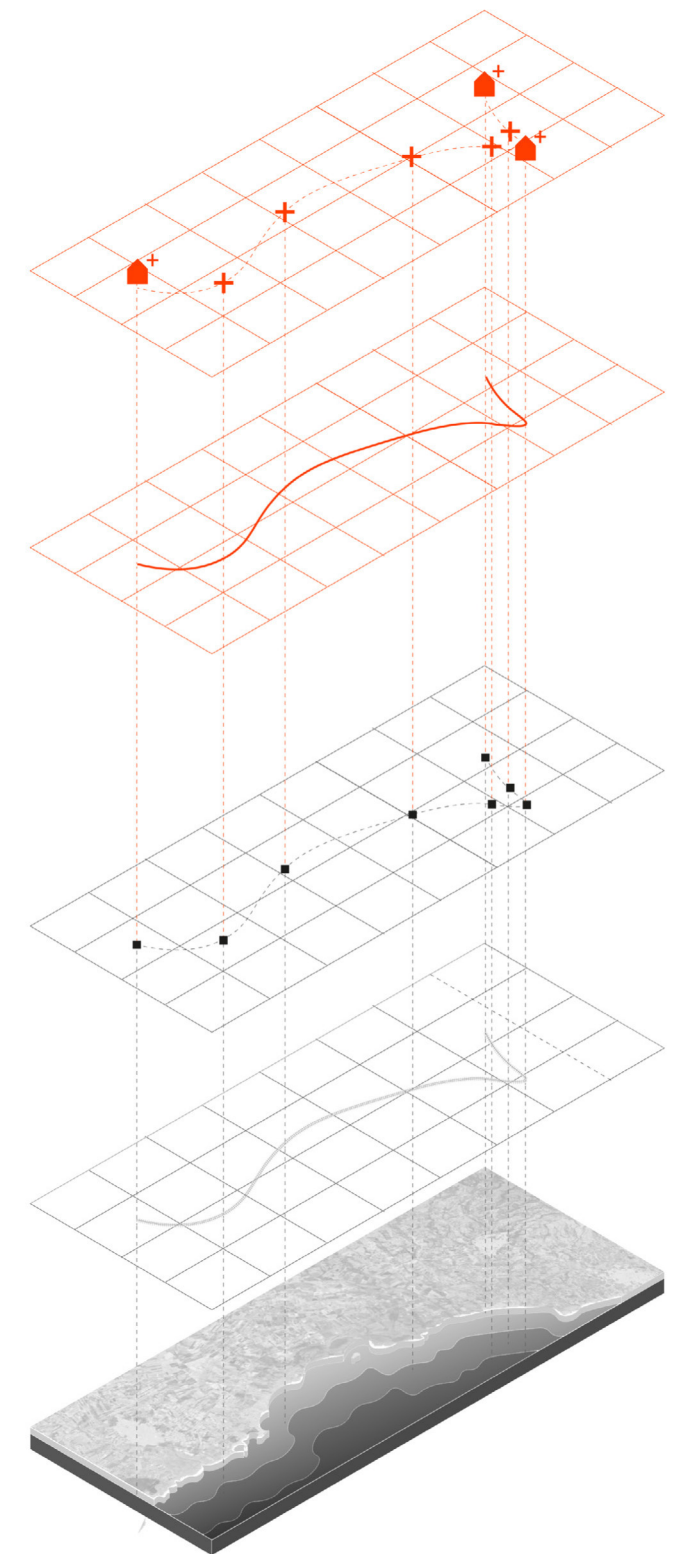
le fermate, le stazioni e i manufatti presenti all'interno del recinto dell'area di pertinenza. Ognuno di essi è allo stesso tempo sia autonomo che parte di un sistema organico a servizio del percorso.

traccia

rappresenta un taglio, un'incisione della ferrovia che con le sue leggi straniere, divide e spezza le continuità preesistenti. È l'impronta lasciata dai binari, che col trascorrere del tempo si rimargina e viene riassorbita.

texture

rappresenta lo sfondo, la geografia, l'orditura delle colture agricole, la trama dei sentieri e delle trazzere, nonché il reticolo di strade e tessuti urbani.



5.1 La *greenway*

Il progetto si inserisce in un’ipotesi generale di riuso della linea ferroviaria Noto–Pachino come infrastruttura territoriale capace di ricucire paesaggi, comunità e memorie lungo un corridoio oggi marginale ma fortemente significativo. Esso assume come dato la riattivazione del sedime ferroviario per il trasporto su ferro, riconoscendo alla linea il suo ruolo infrastrutturale originario. La *greenway* non occupa quindi il sedime, ma si sviluppa in adiacenza ad esso: una linea veloce, funzionale e tecnica, e una linea lenta, ciclabile e pedonale, orientata alla percezione e alla relazione con il paesaggio.

All’interno del sistema infrastrutturale proposto, il progetto distingue tra stazioni attive e fermate, attribuendo a ciascuna un ruolo specifico all’interno della rete territoriale.

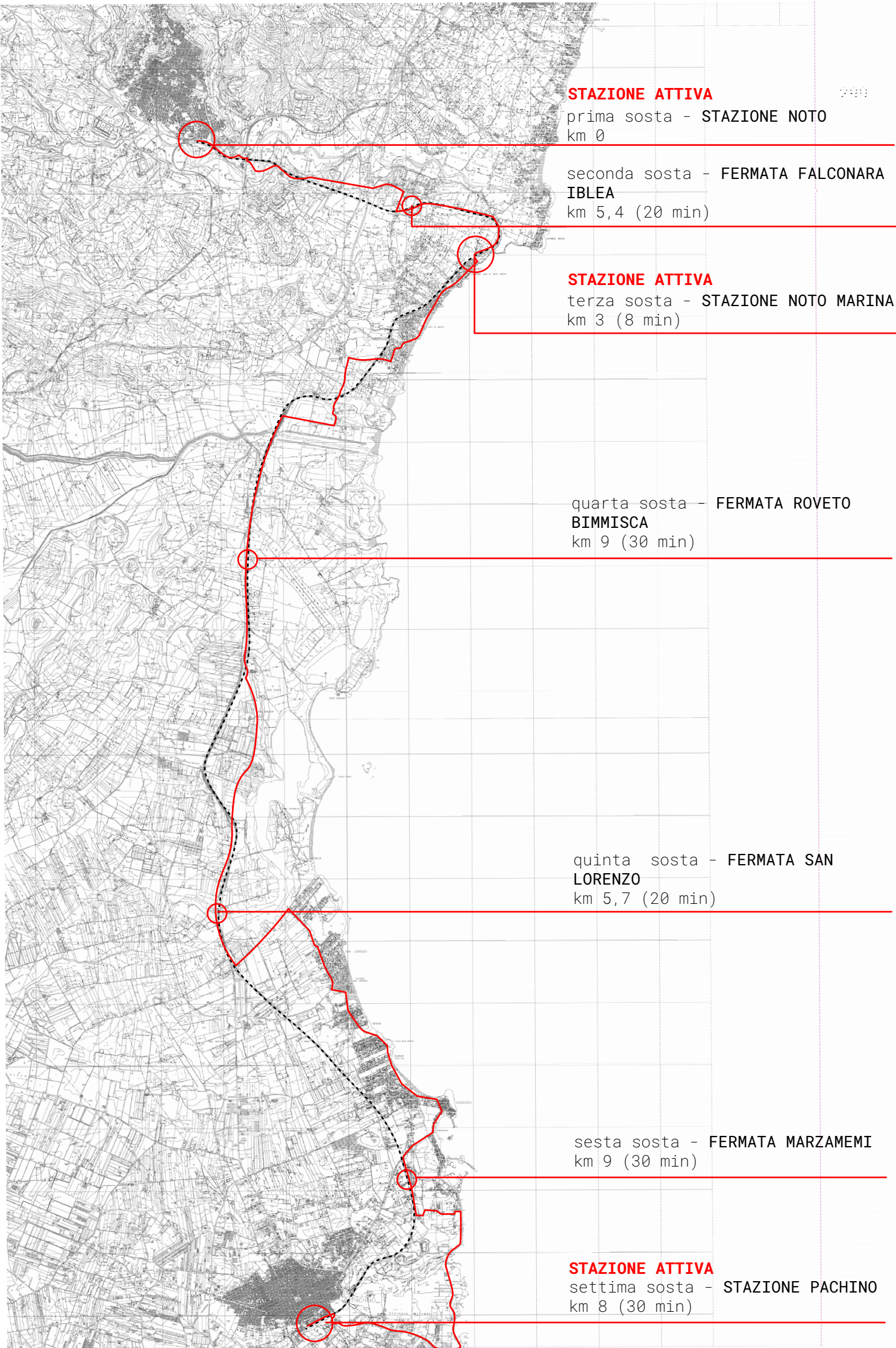
Le **stazioni attive** sono collocate in prossimità dei centri abitati e assumono un carattere presidiante. Oltre alla funzione ferroviaria, esse ospitano spazi e servizi per la comunità locale configurandosi come veri e propri nodi di relazione tra ferrovia, *greenway* e città.

Le **fermate**, al contrario, sono dispositivi leggeri e non presidiate. Esse svolgono una funzione minima di sosta e accesso, sia per i passeggeri del treno sia per gli utenti della *greenway*, e sono pensate come punti di pausa, osservazione e attraversamento del paesaggio. Prive di funzioni complesse, le fermate rafforzano il carattere lineare e continuo dell’infrastruttura, distribuendo lungo il percorso una rete diffusa di spazi di appoggio senza introdurre elementi di forte urbanizzazione.

LEGENDA

- Linea ferrata
- Greenway

Figura 5.2
Mappa tracciato ferroviario e *greenway*.
Elaborazione originale delle autrici su dati RFI.
Scala 1:150.000



5.2 Il sistema delle stazioni

Il paesaggio attraversato dalla ferrovia è segnato da una forte orizzontalità, da una luce intensa e da un clima caldo-secco che rendono centrali temi come l'ombra, la ventilazione naturale, la materia e il rapporto con il suolo. In questo quadro, l'architettura non si impone come oggetto iconico, ma si costruisce come sistema poroso e misurato, capace di dialogare con il paesaggio, con la memoria infrastrutturale della linea dismessa e con le modalità di uso spontaneo tipiche dei contesti siciliani. L'obiettivo principale del progetto è la riattivazione delle stazioni come nuovi presidi di comunità, restituendo alla collettività spazi oggi abbandonati e marginali. Questa riattivazione avviene attraverso una strategia che combina il riuso dell'esistente con l'inserimento di nuovi elementi architettonici e paesaggistici, in grado di accogliere funzioni culturali, sociali e ricreative senza forzare il carattere dei luoghi. Le stazioni diventano così nodi di una rete lenta, capaci di ospitare la vita quotidiana, l'incontro e la sosta, oltre che eventi e usi temporanei.

Il progetto è guidato da un *concept* narrativo che interpreta le tre stazioni come episodi distinti ma complementari di un unico sistema territoriale e sociale. Lungo la ex linea ferroviaria Noto-Pachino, il progetto non si limita a riattivare singoli manufatti, ma costruisce una sequenza di luoghi capaci di raccontare diverse modalità di relazione tra comunità, paesaggio e architettura. La narrazione diventa così uno strumento progettuale, utile a dare coerenza all'intervento complessivo e a differenziare le stazioni senza perdere un'identità unitaria. Ogni stazione viene pensata come un ruolo urbano e sociale specifico, derivato dal contesto in cui si inserisce e dalle pratiche che può attivare.

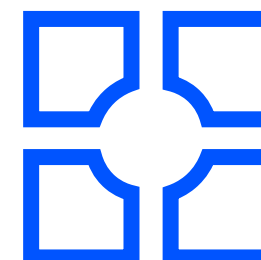
STAZIONE DI NOTO / LA SCENA

La stazione di Noto assume il ruolo di teatro, inteso come spazio culturale capace di generare aggregazione e identità. Il teatro diventa un dispositivo urbano, aperto e permeabile, che si estende nello spazio pubblico circostante attraverso piazze, gradonate e aree di sosta. Il progetto interpreta il teatro come luogo collettivo e inclusivo, capace di accogliere eventi formali e usi informali, *performance* organizzate e pratiche spontanee. La dimensione culturale non è separata dalla quotidianità, ma si intreccia con essa, trasformando la stazione in un nuovo punto di riferimento per la comunità locale e per i visitatori.



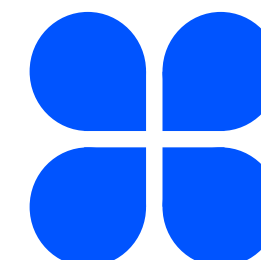
STAZIONE DI NOTO MARINA / LA PIAZZA

Noto Marina è interpretata come piazza, ovvero come spazio aperto della socialità quotidiana e dell'incontro, con particolare attenzione alle esigenze di giovani e bambini. Il progetto propone una pluralità di declinazioni della piazza, che si adattano ai diversi momenti della giornata e alle stagioni: uno spazio per l'uscita serale, aree dedicate al gioco, luoghi di sosta e di attraversamento.



STAZIONE DI PACHINO / LA SERRA

La stazione di Pachino è interpretata come serra, intesa come metafora di crescita, produzione e comunità. Qui il progetto si collega alla natura produttiva del territorio, dando vita a spazi dedicati ai giardini sociali, alle attività educative e agli eventi legati alla produzione e alla sostenibilità. La serra diventa un luogo di apprendimento e sperimentazione, capace di coinvolgere scuole, associazioni e cittadini in pratiche collettive. Gli spazi sono pensati per favorire la partecipazione attiva della comunità, offrendo aree flessibili per laboratori, incontri ed eventi tematici.



5.2.1 Azioni progettuali

L'esistente

Il progetto si articola in tre tipologie di intervento.

La prima è il riuso dei manufatti esistenti. Poiché i manufatti esistenti oggetto di intervento risultano privi di copertura e quindi esposti all'irraggiamento diretto, il progetto nasce dall'esigenza di garantire adeguate condizioni di ombreggiamento.

A tal fine è previsto l'inserimento di una nuova struttura metallica interna, che si innesta nei volumi senza interferire con i muri perimetrali esistenti, integralmente conservati.

Lo scheletro metallico è completato dall'inserimento di pannelli frangisole o dalla chiusura completa dell'edificio.

In alcuni casi il nuovo si affianca all'esistente, in altri lo sostituisce, mantenendo la memoria del volume e risultando chiaramente leggibile e distinguibile rispetto alla preesistenza.

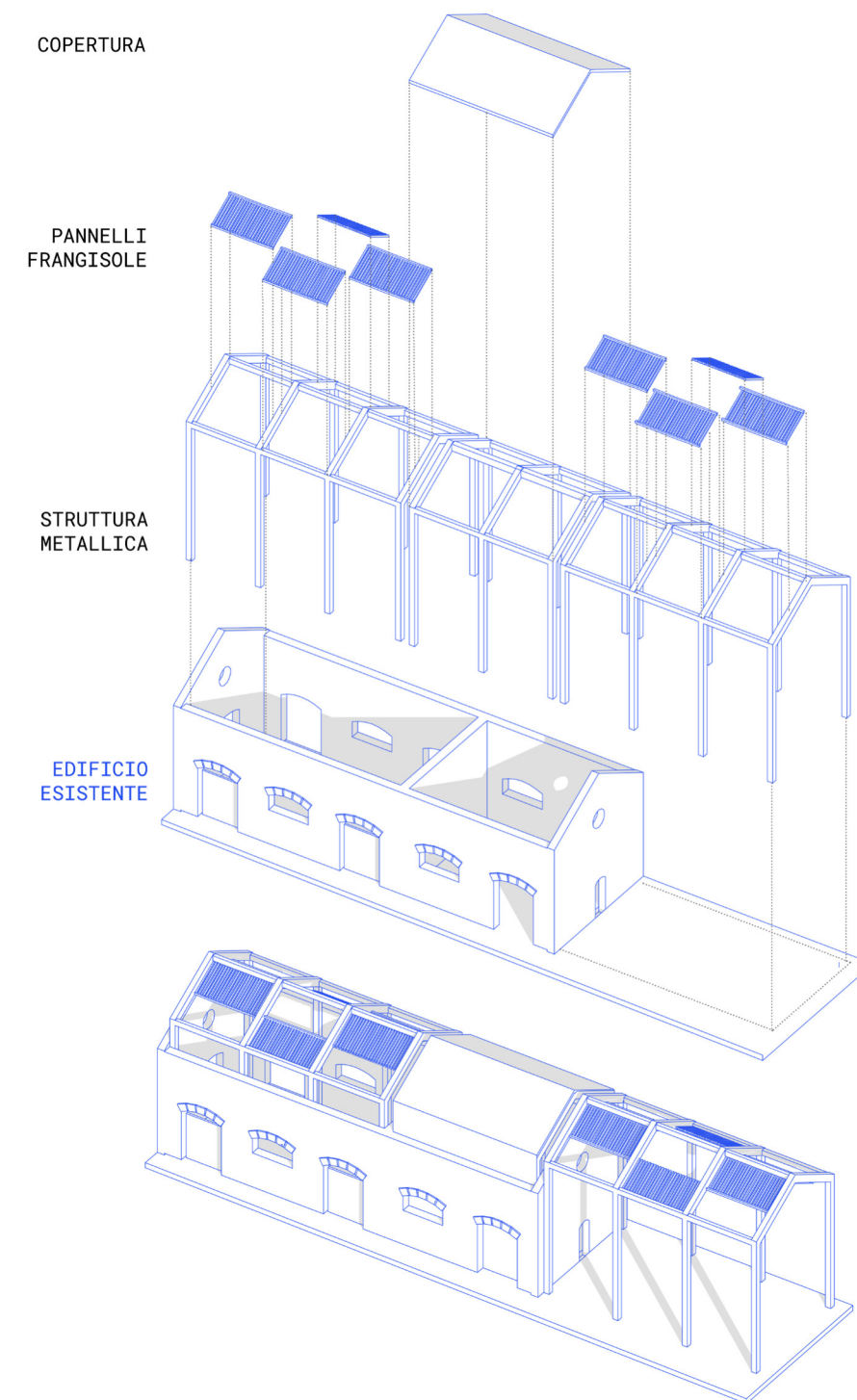


Figura 5.3

Schema di *concept* progettuale. Modalità di intervento su manufatti esistenti. Elaborazione originale delle autrici.

L'ex novo

L'architettura del nuovo edificio si fonda su un equilibrio tra materia e luce, costruito attraverso l'uso consapevole di due materiali principali: la pietra e il metallo. Questa scelta non è soltanto formale, ma nasce da una riflessione sul contesto climatico e paesaggistico in cui gli edificio si inseriscono, caratterizzato da una forte esposizione solare e da una tradizione costruttiva legata alla massa, alla permanenza e alla tattilità della materia. La pietra definisce i volumi più compatti e introversi dell'edificio. La sua presenza restituisce un senso di solidità e radicamento al suolo, evocando l'architettura storica del territorio e rispondendo alle esigenze di protezione dal sole e di inerzia termica. Questi corpi murari accompagnano i fronti maggiormente esposti all'irraggiamento diretto, fungendo da filtro climatico e da elemento di continuità con il paesaggio urbano e naturale circostante. Il metallo, al contrario, caratterizza le parti più leggere e permeabili dell'edificio. Il posizionamento e l'articolazione dei due materiali rispondono direttamente al percorso del sole: le parti in pietra proteggono e ombreggiano, mentre quelle metalliche si aprono verso le esposizioni più favorevoli, intercettando la luce controllata del mattino e della sera. Ne deriva un'architettura che non subisce il clima, ma lo interpreta, trasformando l'irraggiamento solare in un principio ordinatore dello spazio e della forma.

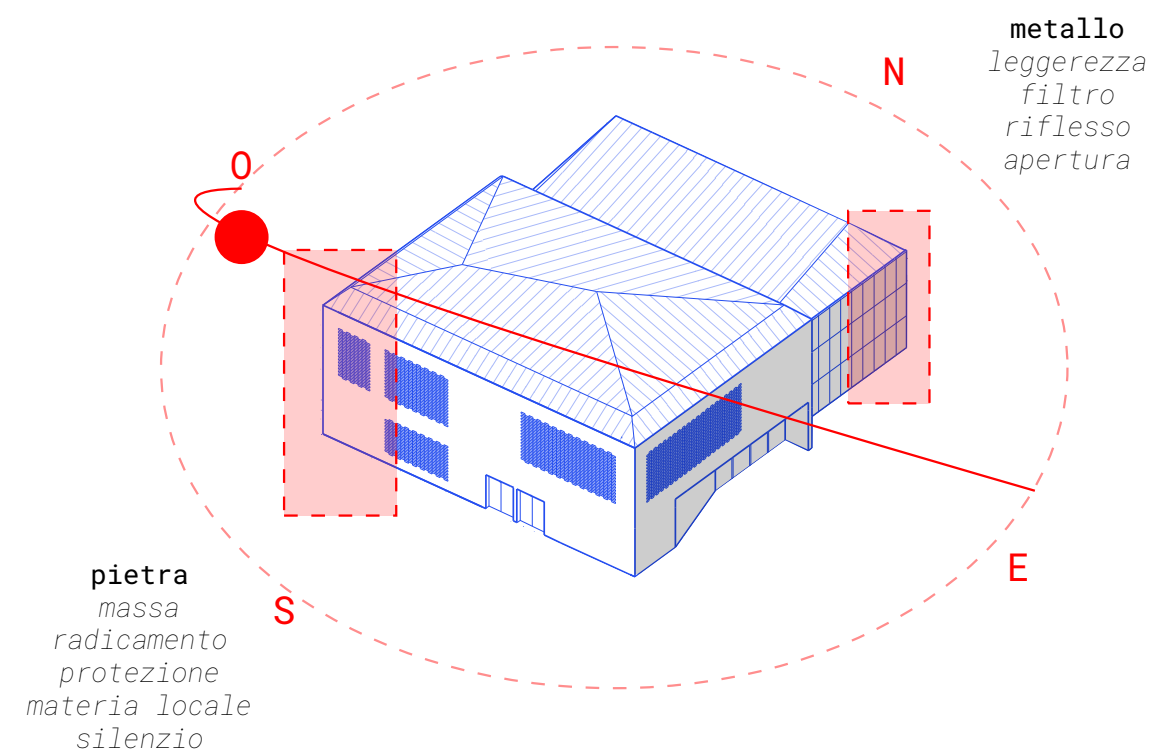


Figura 5.4

Schema di *concept* progettuale. Modalità di intervento ex novo. Elaborazione originale delle autrici.

Gli oggetti

La terza tipologia è rappresentata dispositivi flessibili e non prescrittivi che definiscono gli spazi aperti. Qui il progetto non impone una funzione rigida, ma utilizza un catalogo di “oggetti” che definiscono le possibilità d’uso del luogo lasciando spazio all’appropriazione spontanea da parte della comunità. Gli spazi aperti diventano così il tessuto connettivo del progetto, capaci di adattarsi a usi diversi nel tempo e di rafforzare il legame tra architettura, paesaggio e vita quotidiana.

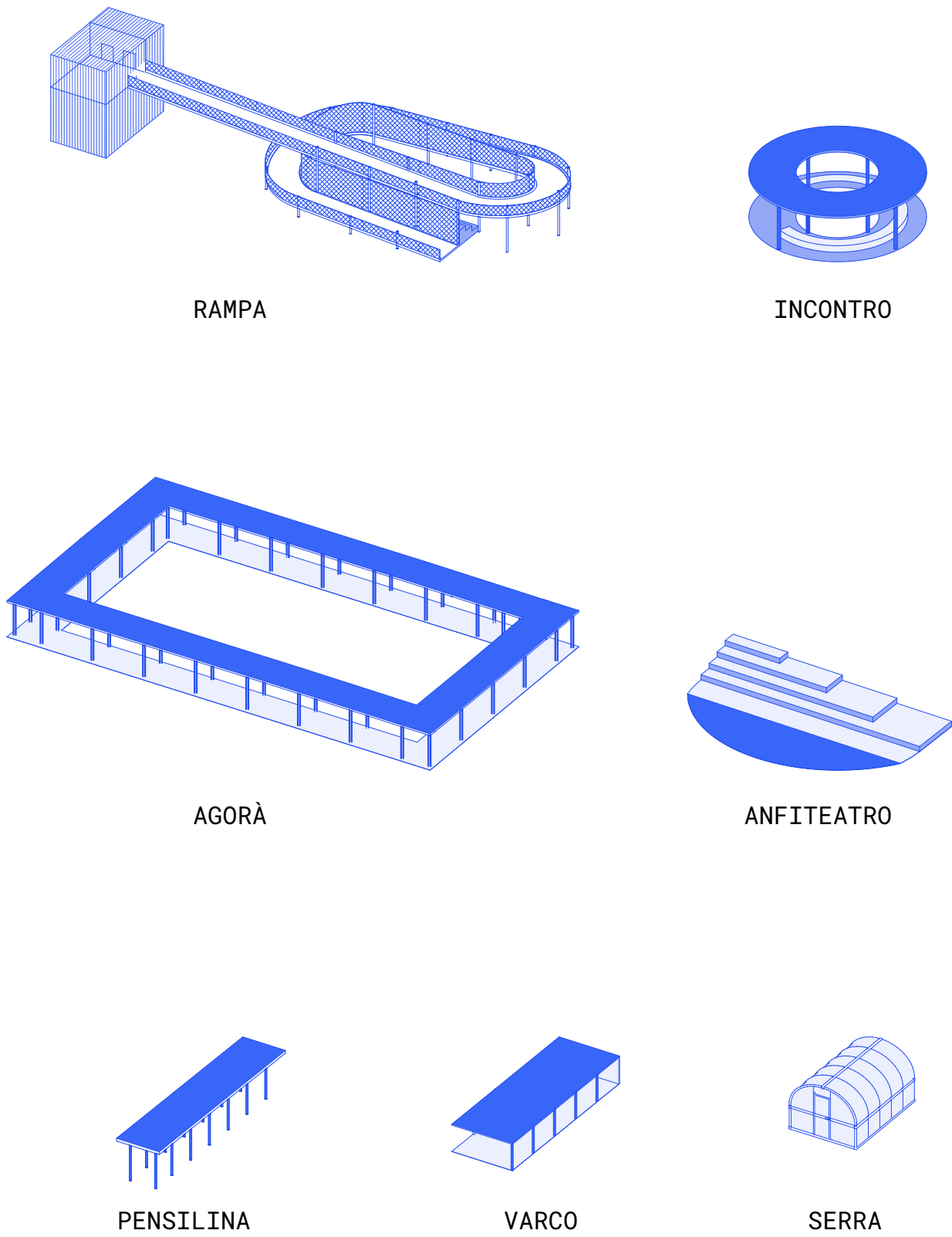


Figura 5.5
Schema di *concept* progettuale. Modalità di intervento spazi aperti. Elaborazione originale delle autrici.

CRITICITA' E TEMI EMERSI

SPAZI

OBIETTIVI

UTENTI

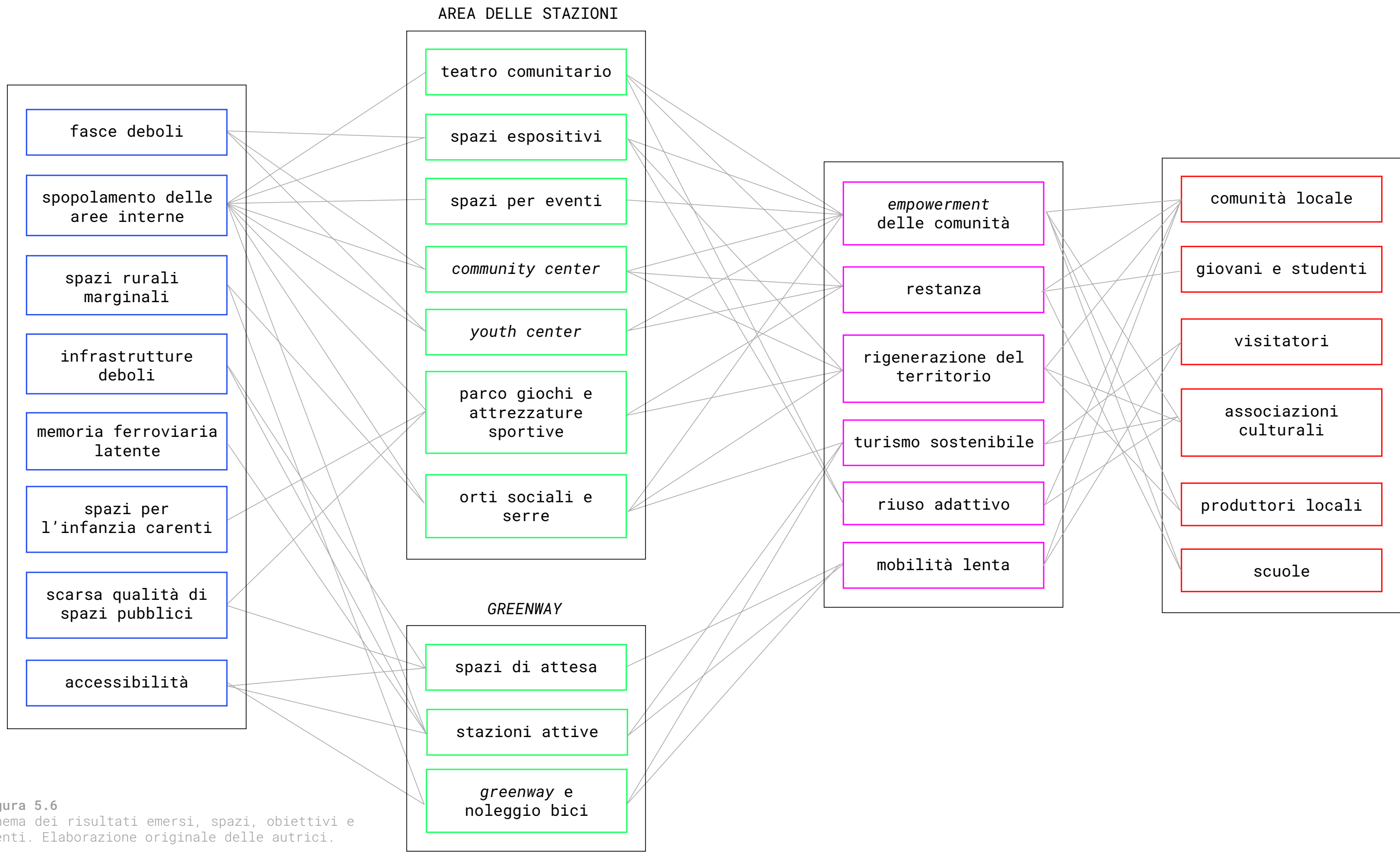


Figura 5.6
Schema dei risultati emersi, spazi, obiettivi e utenti. Elaborazione originale delle autrici.

5.3 Elaborati di progetto



Figura 5.7
Inquadramento territoriale area di progetto. Elaborazione originale delle autrici.

Figura 5.8
Schema di *concept* progettuale della stazione di Noto. Elaborazione originale delle autrici.

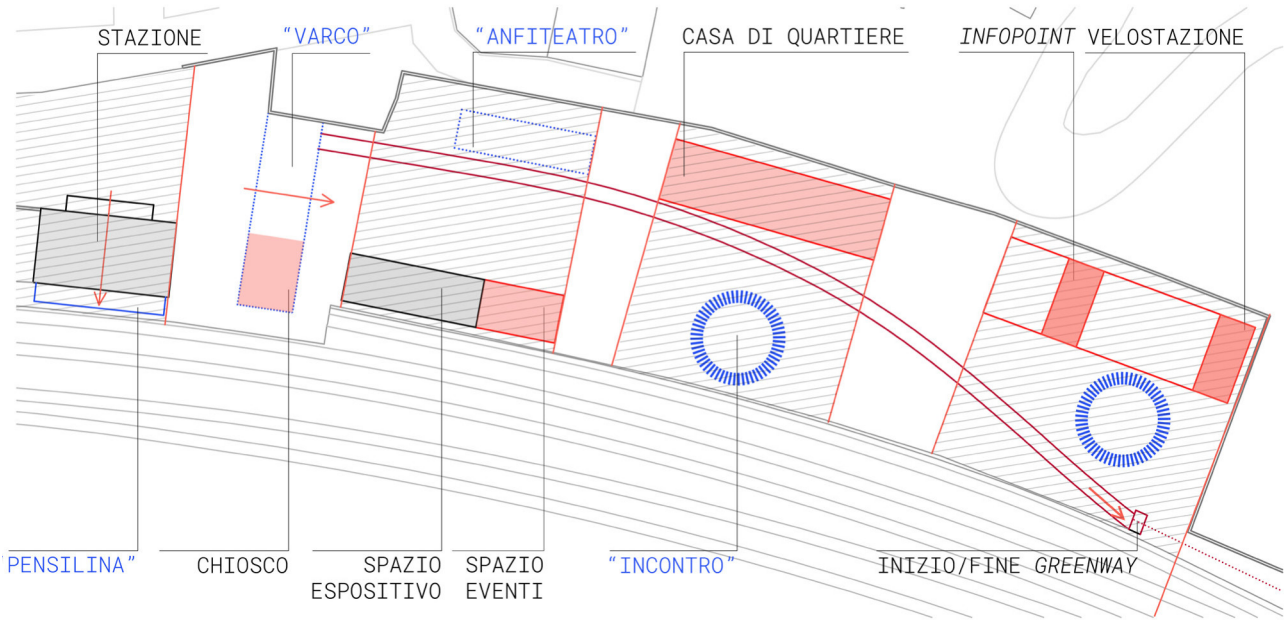
Figura 5.9
Analisi della stagionalità delle funzioni della stazione di Noto. Elaborazione originale delle autrici.

Stazione di Noto
/la Scena

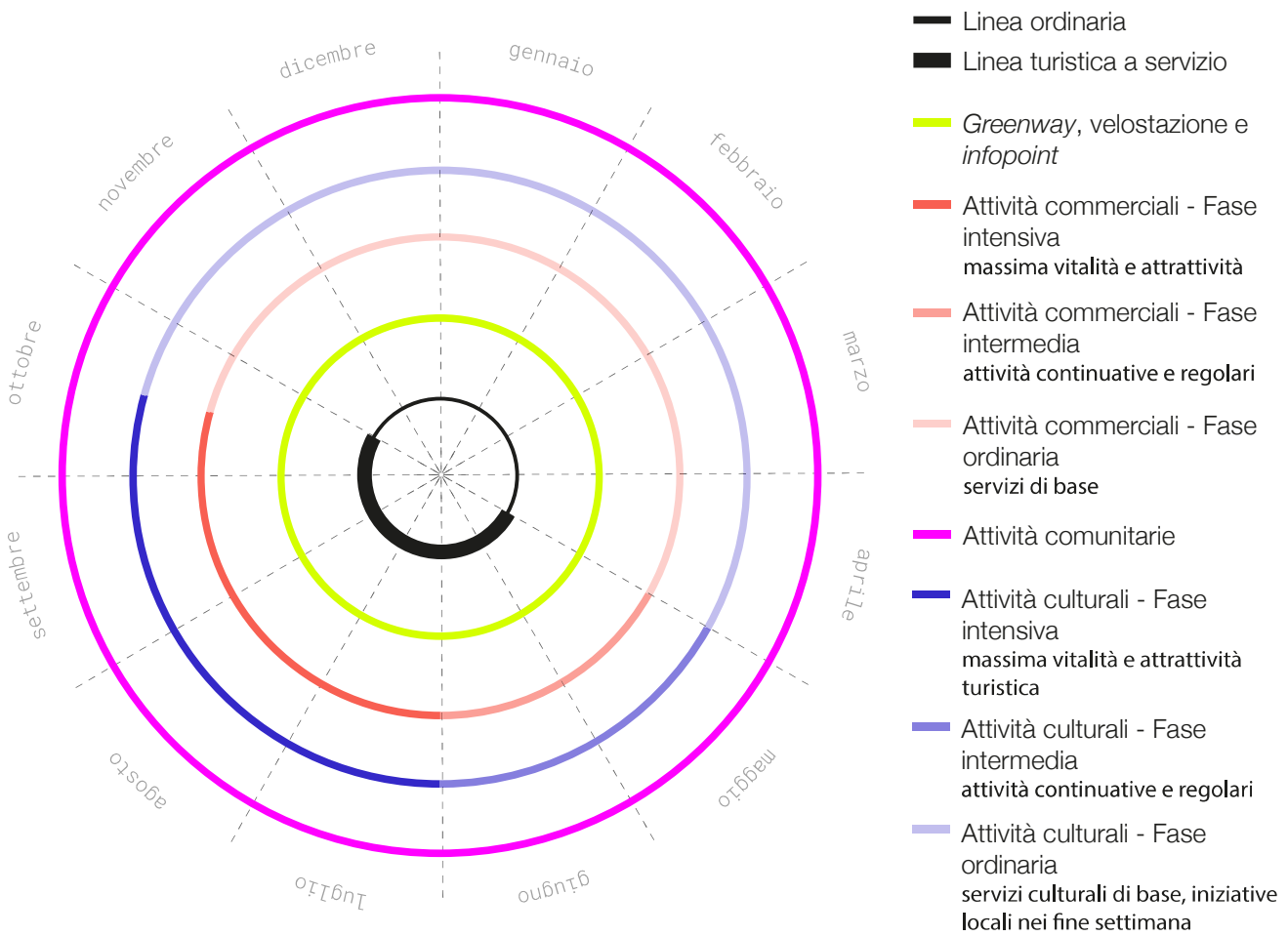
Localizzazione: Piazza Stazione, Noto (SR)

	SUPERFICI (m²)
Area totale di analisi	8.260
Area coperta	1.148
Area coperta %	13,90%
Superficie libera	7.112
(di cui) spazio verde	1.075
(di cui) spazio verde %	13,02%

Il progetto nasce dall'idea di organizzare il nuovo sistema urbano secondo una logica di fasce allineate agli edifici preesistenti: tale suddivisione non è puramente formale, poiché le funzioni inserite all'interno delle diverse fasce sono state scelte in relazione ai bisogni espressi dagli utenti. In questo caso, ogni elemento del progetto risponde alla necessità reale della comunità di avere un centro culturale capace di sostenere la vita collettiva. Il *concept* del progetto si sviluppa attraverso la metafora del teatro. L'ingresso alla stazione e al nuovo sistema di spazi pubblici è pensato come un *foyer* urbano, una soglia che segna il passaggio tra la città consolidata e il nuovo complesso. Come in un teatro, la quinta scenica, costituita dall'ex magazzino merci, incornicia la vista verso il paesaggio rurale oltre i binari. La piazza centrale è il vero fulcro del progetto: qui sorge la Casa di quartiere, edificio di nuova costruzione che diventa protagonista della scena pubblica. La piazza funge da spazio di relazione e incontro, permettendo alla comunità di ritrovarsi e di fruire delle funzioni culturali e sociali offerte dall'edificio. Proseguendo lungo il sistema urbano, si arriva a una seconda piazza, pensata per gli utenti della *greenway*, la quale segna l'inizio del percorso ciclabile. Qui si collocano *infopoint*, servizi di sosta e una velostazione, offrendo supporto e orientamento a chi utilizza il nuovo percorso lento. Questa piazza permette la transizione tra il tessuto urbano e la *greenway*, continuando il dialogo tra città e infrastruttura, tra mobilità e socialità. L'architettura diventa strumento di relazione, uno spazio pubblico narrativo in cui ogni fascia svolge un ruolo preciso nel racconto urbano.



Stagionalità delle attività



LEGENDA

1. Stazione (528 m²)
2. "Pensilina"
3. "Varco"
4. Chiosco bar (50 m²)
5. "Anfiteatro"
6. Spazio espositivo (170 m²)
7. Spazio eventi (100 m²)
8. Casa di quartiere con teatro (540 m²)
9. "Incontro"
10. Spazio semi-coperto (250 m²)
11. Infopoint (20 m²)
12. Servizi igienici
13. Velostazione (40 m²)
14. Percorso su ex sedime
15. Inizio/Fine greenway

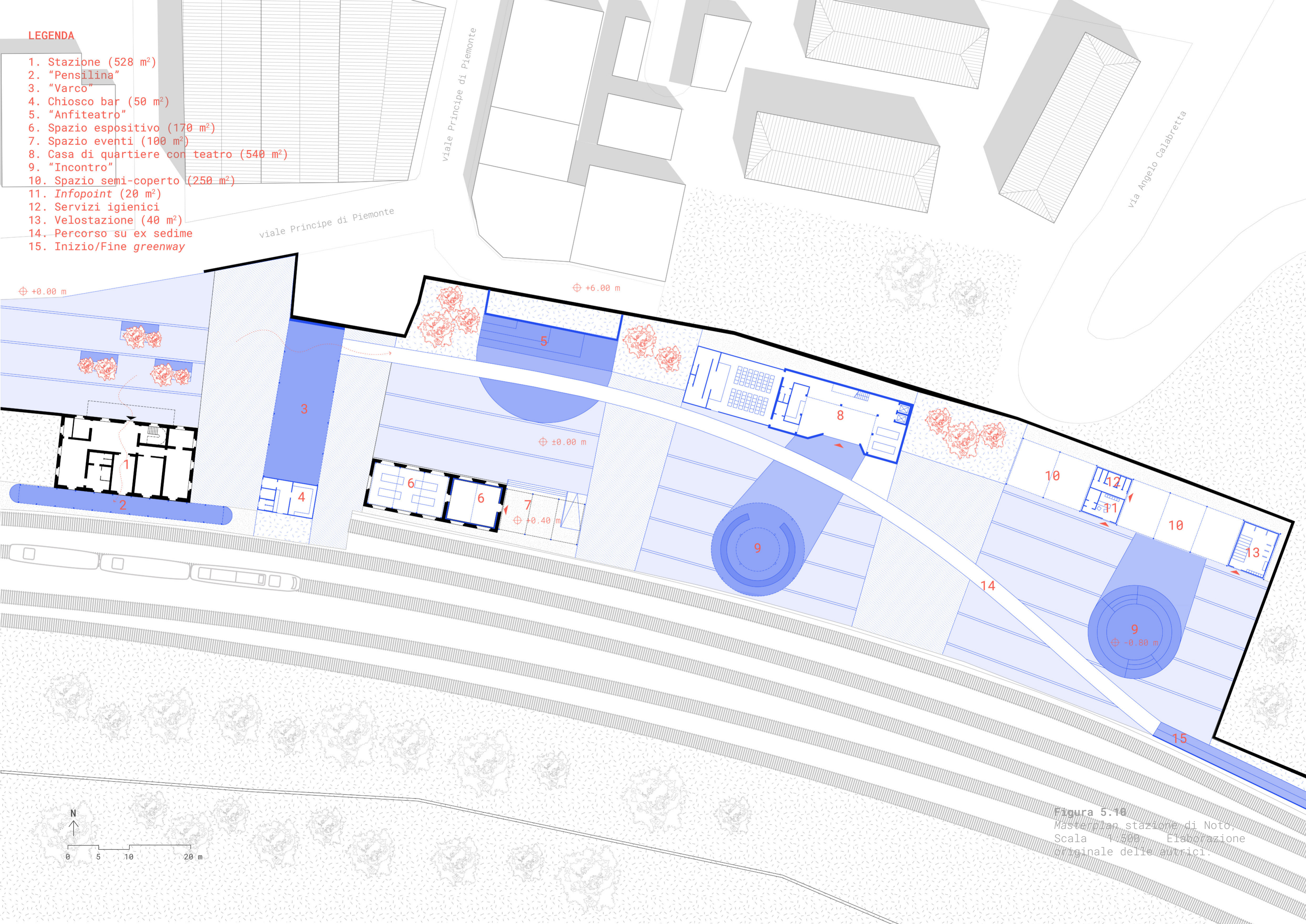


Figura 5.10
Masterplan stazione di Noto,
Scala 1/500. Elaborazione
originale delle autrici.

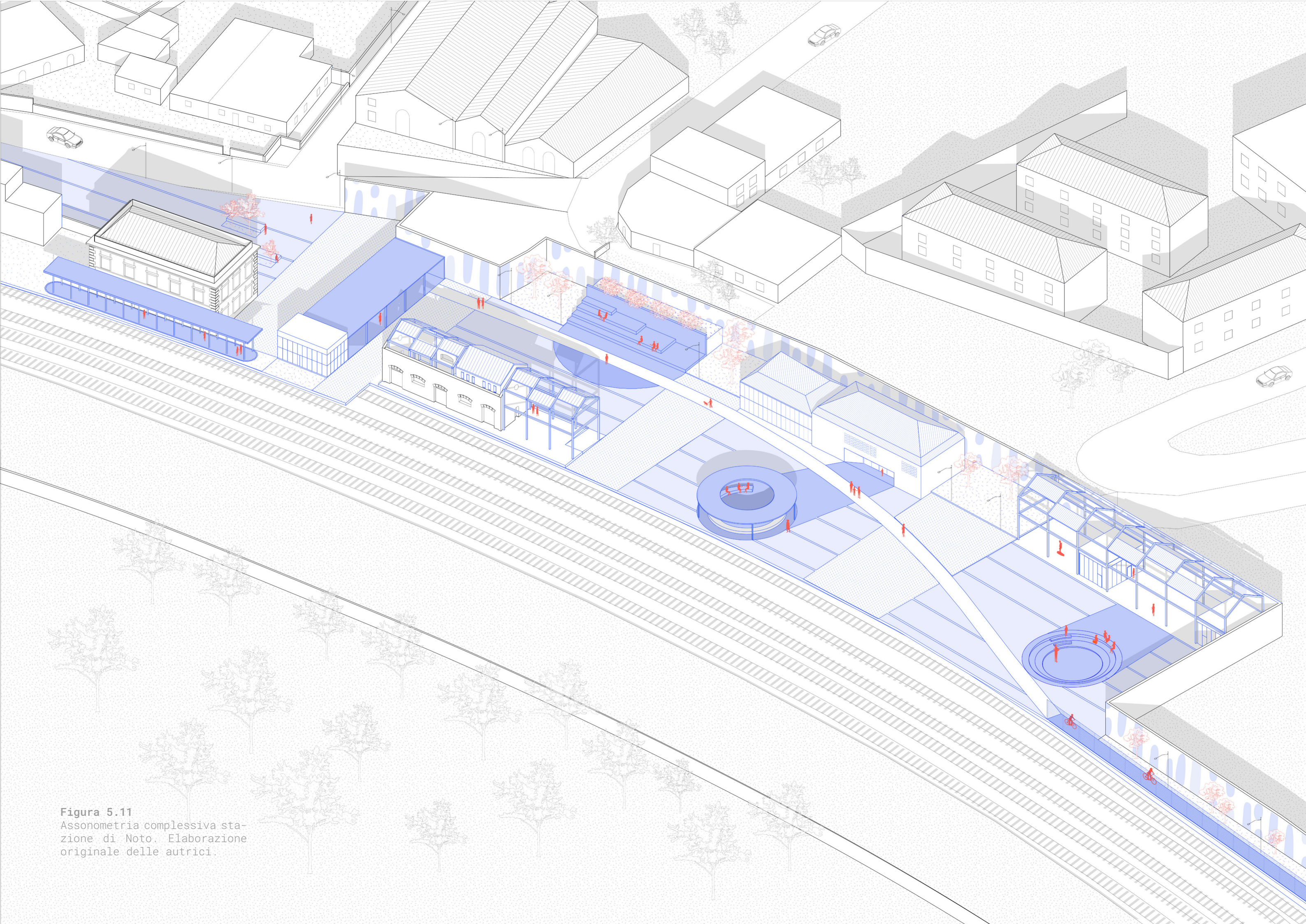
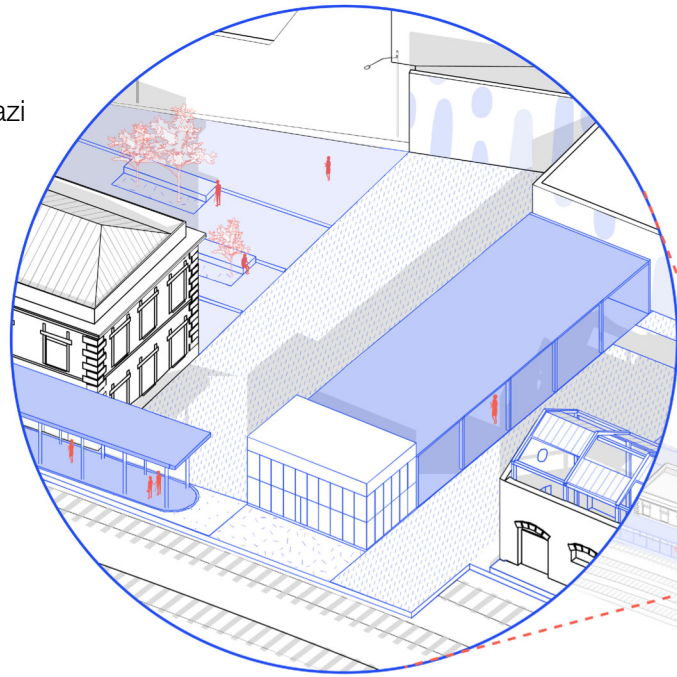


Figura 5.11
Assonometria complessiva sta-
zione di Noto. Elaborazione
originale delle autrici.

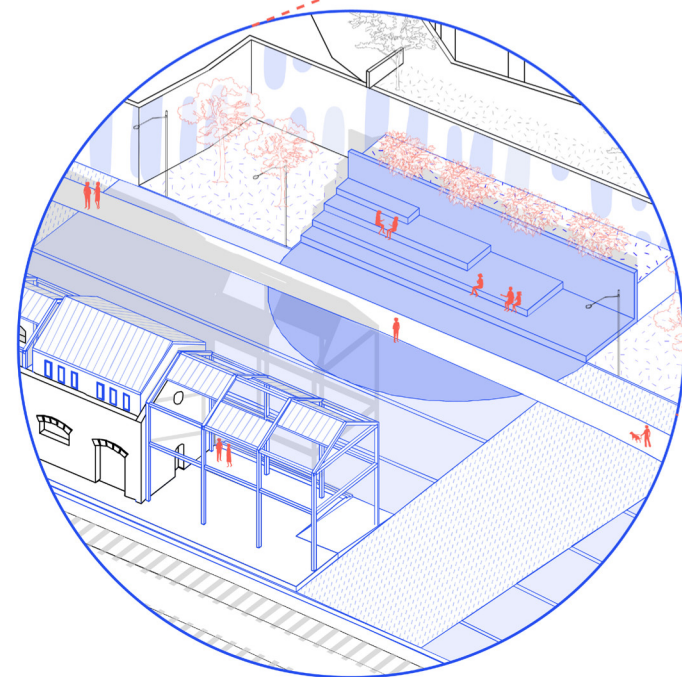
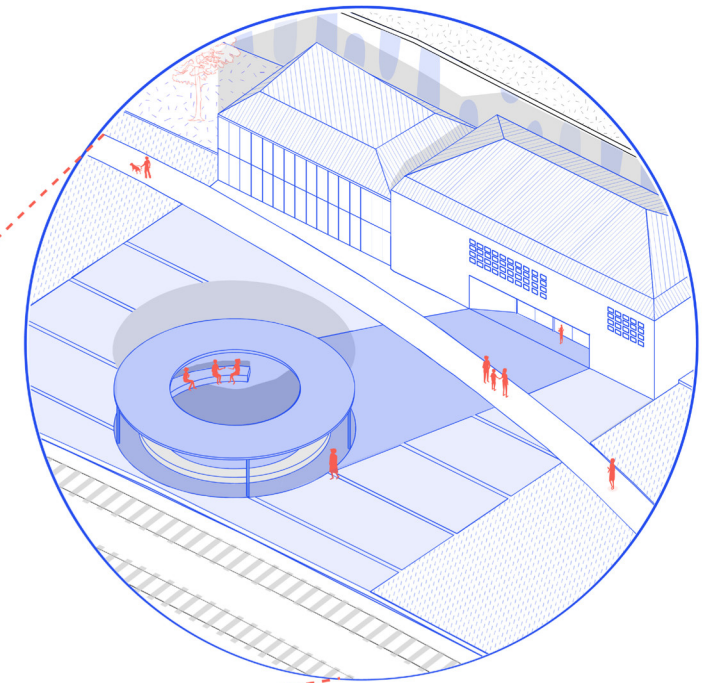
IL "VARCO"

Il varco è un elemento porticato dotato di un chiosco bar. L'elemento incornicia l'ingresso, mettendo in relazione chi transita verso la stazione e chi vive gli spazi della piazza.

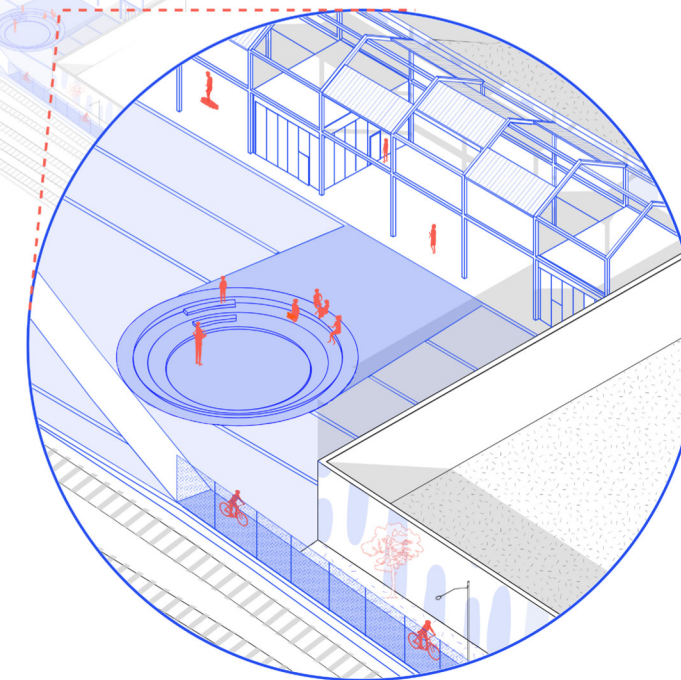
**LA CASA DI QUARTIERE**

proposta progettuale

La Casa di quartiere è costituita da un piccolo teatro, aule studio e spazi collettivi dedicati alla vita culturale e sociale di Noto. Il suo ingresso è sottolineato dall'oggetto "Incontro", che culmina in una pensilina circolare con panchina continua, una piccola piazza raccolta che invita alla sosta, allo sguardo reciproco e alla relazione.

**LO SPAZIO PER EVENTI**

L'ex magazzino merci si trasforma in spazio espositivo al suo interno e in luogo per piccoli concerti all'esterno. Il suo ruolo viene enfatizzato dall'oggetto "Anfiteatro", che offre una seduta da cui sostare e ammirare gli eventi che animano il magazzino.

**LA GREENWAY**

In fondo alla piazza ha inizio la ciclabile. Qui si collocano gli spazi d'ombra, l'*infopoint* e la velostazione. L'oggetto "Incontro", configurato come una gradinata circolare interrata, favorisce la sosta e l'attesa.

Figura 5.12
Dettagli assonometrici.
Elaborazione originale delle
autrici.

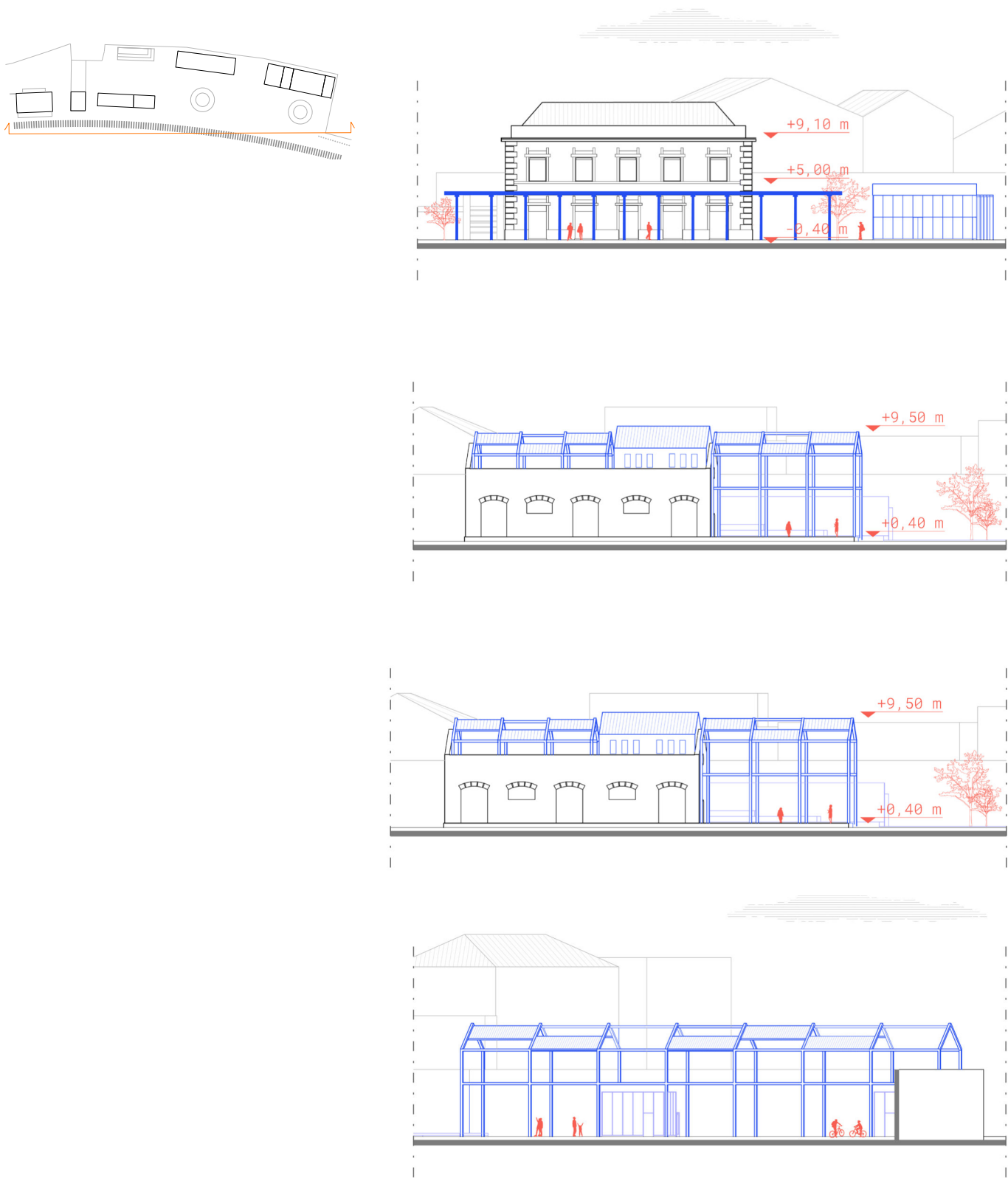


Figura 5.13
Prospetto Sud, scala 1:500.
Elaborazione originale delle autrici.

LA CASA DI QUARTIERE

La Casa di quartiere è concepita come un edificio lineare e permeabile, organizzato secondo una sequenza chiara di spazi che accompagnano l'utente dall'ingresso verso le funzioni più specifiche. L'accesso introduce direttamente negli spazi comuni, un ambiente flessibile pensato per accogliere la vita quotidiana del quartiere: luogo di incontro informale, capace di ospitare attività collettive e momenti di socialità. Da qui si sviluppa il sistema distributivo, che mette in comunicazione le diverse funzioni senza creare separazioni rigide. Il teatro, con una capienza contenuta, rappresenta il fulcro culturale dell'edificio. Pensato come spazio di prossimità, è dedicato a spettacoli, proiezioni e iniziative locali, rafforzando il ruolo della Casa di quartiere come presidio culturale. Gli spazi di servizio, come la biglietteria e gli spogliatoi, sono integrati lungo il percorso, garantendo un funzionamento efficiente e continuo senza interrompere la fruizione degli spazi pubblici. Al piano superiore, su un soppalco, si collocano gli ambienti di studio, tra cui un'aula privata di piccole dimensioni, pensata per attività concentrate e gruppi ristretti. Questi spazi più raccolti si affacciano sul sistema comune, mantenendo un rapporto visivo e funzionale con il resto dell'edificio. Nel suo insieme, la Casa di quartiere si configura come un'architettura inclusiva e riconoscibile. L'edificio non si limita a ospitare attività, ma diventa un luogo di riferimento per la comunità, capace di sostenere pratiche culturali, sociali e quotidiane in un ambiente condiviso.

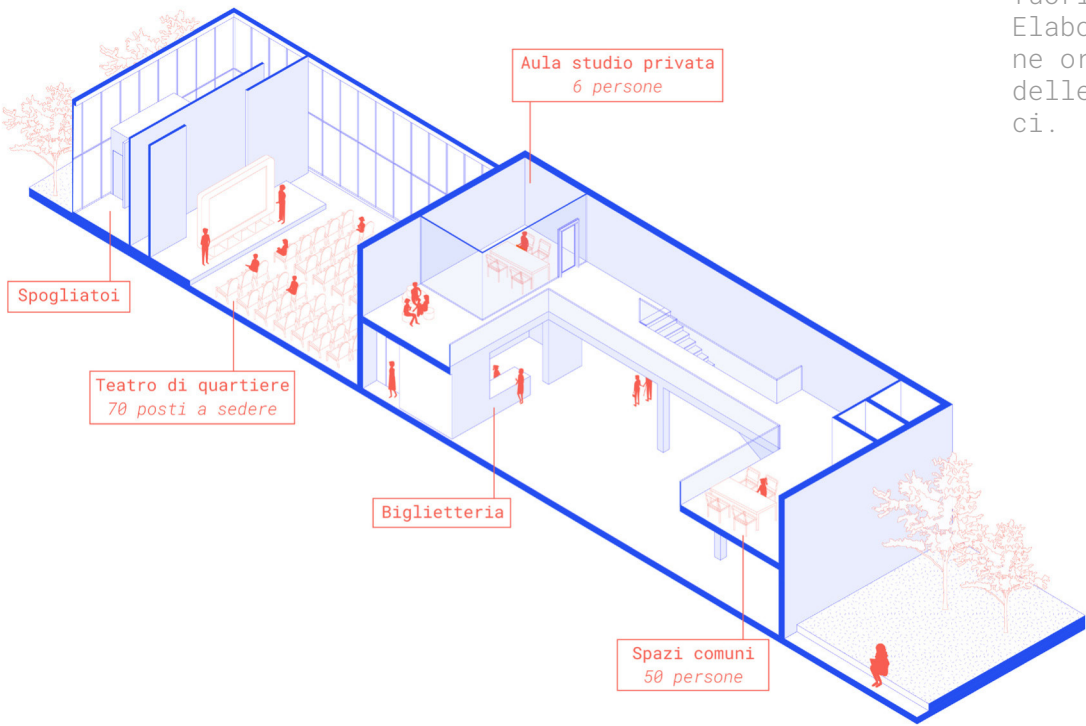
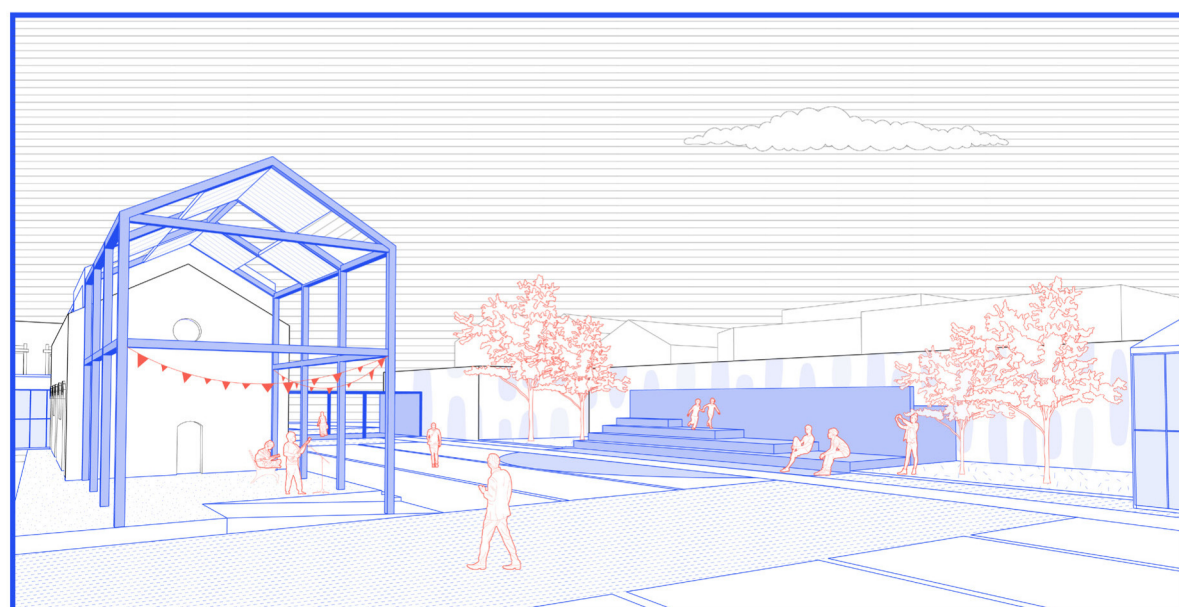


Figura 5.14
Funzioni della Casa di Quartiere, fuoriscala. Elaborazione originale delle autrici.



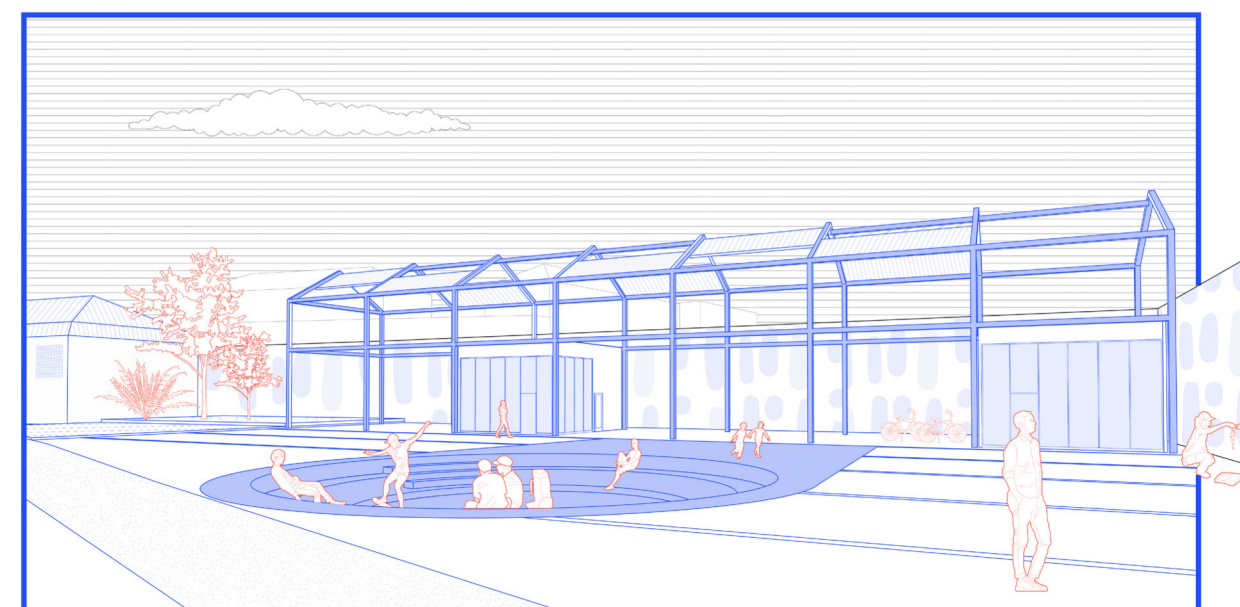
Una soglia abitata, porticata, che accoglie chi arriva dalla stazione e chi vive la piazza, mettendo in relazione flussi diversi attraverso la sosta, il bar, lo stare.



Lo spazio per eventi non è un semplice contenitore, ma una trasformazione intenzionale del passato produttivo in scena pubblica. L'ex magazzino merci perde la sua funzione originaria senza cancellarne la memoria: la struttura esistente diventa supporto di nuove pratiche collettive e della produzione culturale.



La Casa di quartiere si offre come cuore civico del sistema: un dispositivo sociale aperto, dove cultura e vita quotidiana si intrecciano. L'ingresso, sottolineato dall'"Incontro" è un invito a partecipare.

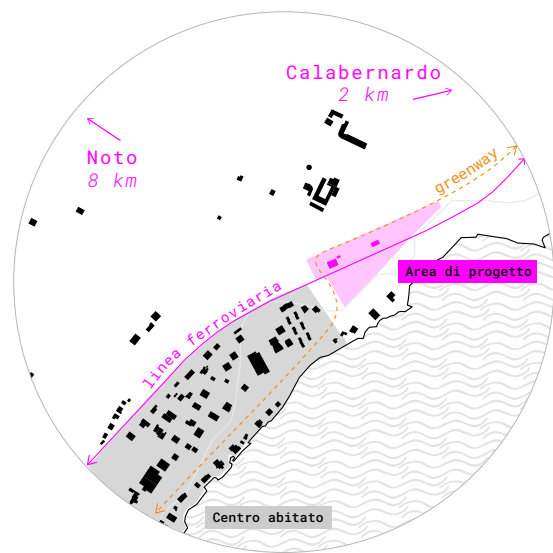


La gradinata circolare interrata diventa un gesto di attesa e di relazione, uno spazio dove fermarsi prima di ripartire, dove l'incontro precede il movimento.

Figura 5.15
Viste prospettive progettuali.
Elaborazione originale delle autrici.

Stazione di Noto Marina
/la Piazza

Localizzazione: lungomare Ionio
(SP59), Lido di Noto, Noto (SR)



	SUPERFICI (m ²)
Area totale di analisi	11.450
Area coperta	308
Area coperta %	2,69%
Superficie libera	11.142
(di cui) spazio verde	3.784
(di cui) spazio verde %	33.96%

Figura 5.16
Inquadramento territoriale area di progetto. Elaborazione originale delle autrici.

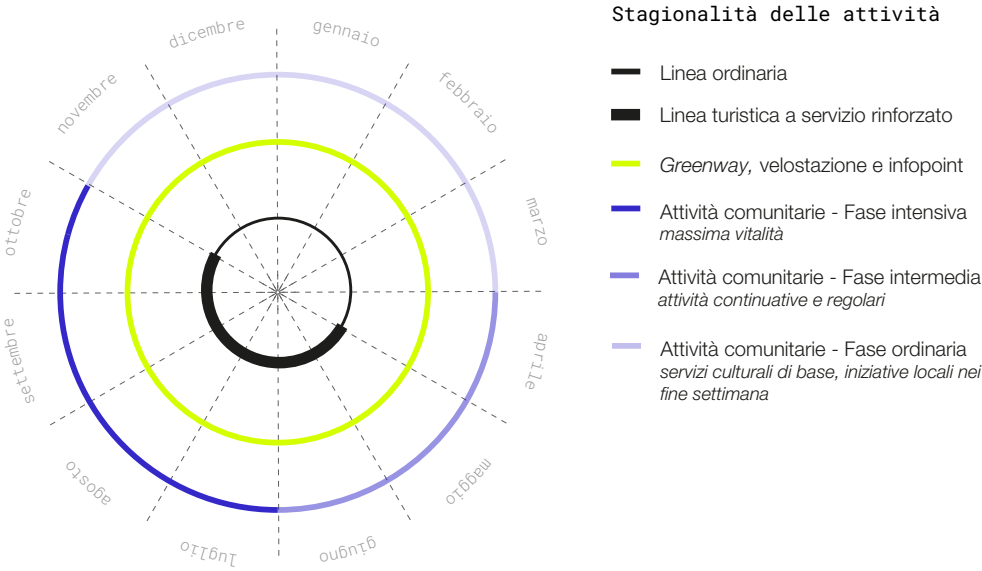
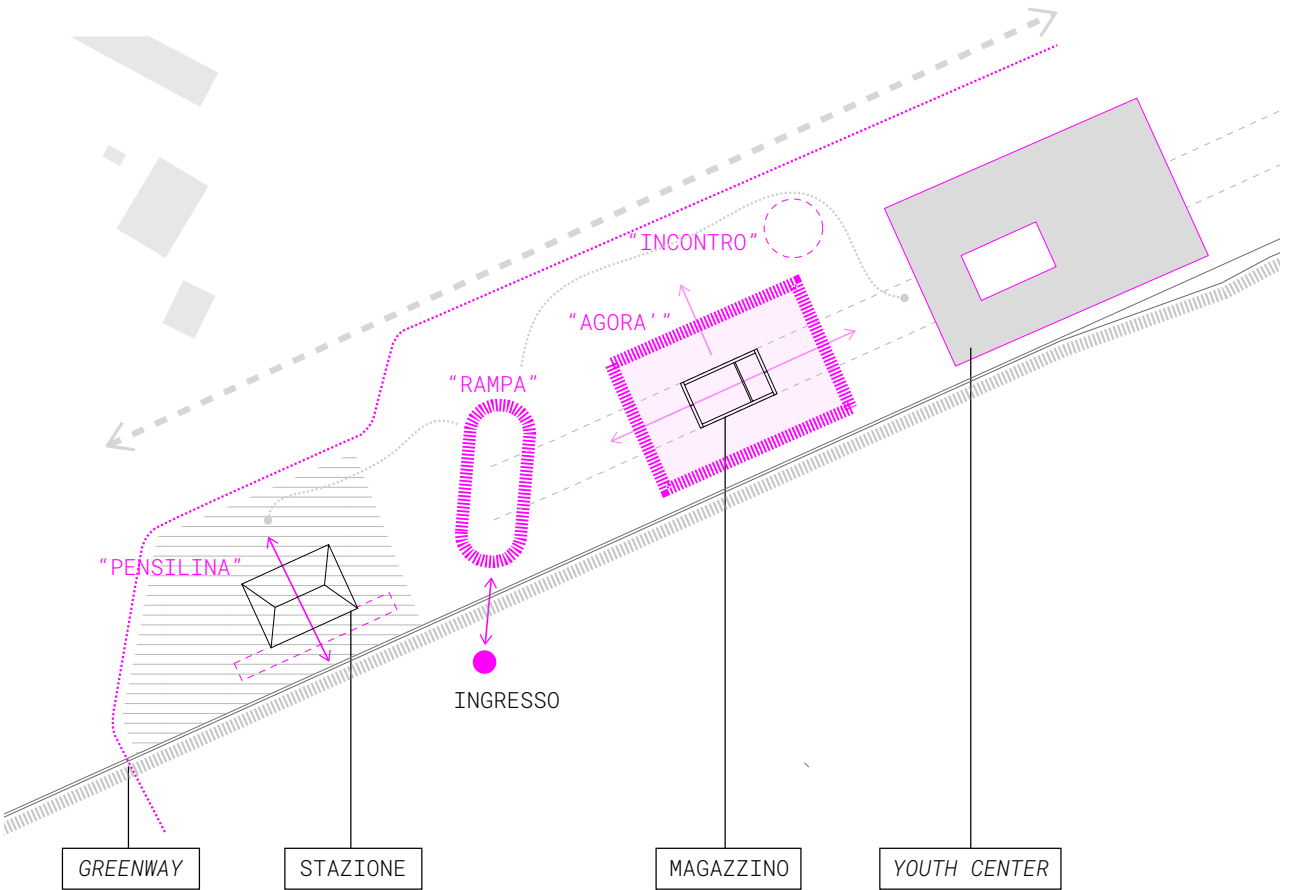
Per Noto Marina, l'area di progetto è prossima al mare, e l'accesso principale avviene dalla strada provinciale. Per raggiungere l'area è necessario attraversare i binari: per garantire sicurezza e continuità del percorso pedonale è stata realizzata una passerella che diventa elemento integrante del progetto stesso.

Figura 5.17
Schema di *concept* progettuale della stazione di Noto Marina. Elaborazione originale delle autrici.

La sequenza spaziale dell'intervento segue un ordine chiaro: superato il sovrappassaggio, a ovest si sviluppa la fascia dedicata alla stazione, dotata di spazi per l'attesa e aree verdi; proseguendo verso est, si sviluppa il vero spazio di comunità, declinando il concetto di piazza in diverse modalità che ne favoriscono la fruizione per attività ricreative, gioco e momenti culturali. Qui, l'area dell'ex magazzino merci viene riqualificato con una nuova copertura che consente eventi e attività all'aperto. Infine, l'area si conclude con lo *youth center*, che riprende il concetto di piazza come luogo di comunità tramite un cortile interno e spazi flessibili per giovani, gioco e attività culturali. Tali spazi nascono per sopperire alla carenza di spazi dedicati ai giovani sul territorio, una criticità che caratterizza gran parte della provincia di Siracusa ([> Capitolo 2](#)).

Figura 5.18
Analisi della stagionalità delle funzioni della stazione di Noto Marina. Elaborazione originale delle autrici.

L'intero sistema è contornato da un'infrastruttura verde, la *greenway*, che attraversa e collega l'area, integrando mobilità sostenibile, spazi ricreativi e relazioni sociali. Il progetto, pur strutturandosi lungo un asse longitudinale, mira a creare un *continuum* tra mobilità, cultura e comunità, offrendo un modello di spazio pubblico dinamico e accessibile.



Stagionalità delle attività

- Linea ordinaria
- Linea turistica a servizio rinforzato
- Greenway, velostazione e infopoint
- Attività comunitarie - Fase intensiva massima vitalità
- Attività comunitarie - Fase intermedia attività continuative e regolari
- Attività comunitarie - Fase ordinaria servizi culturali di base, iniziative locali nei fine settimana

LEGENDA

1. Entrata - Belvedere
2. Youth Center (1000 m²)
3. "Incontro"
4. "Agorà"
5. Ex magazzino - Spazio eventi (100 m²)
6. "Rampa"
7. Parco giochi
8. Skate park
9. Stazione (170 m²)
10. "Pensilina"
11. Greenway

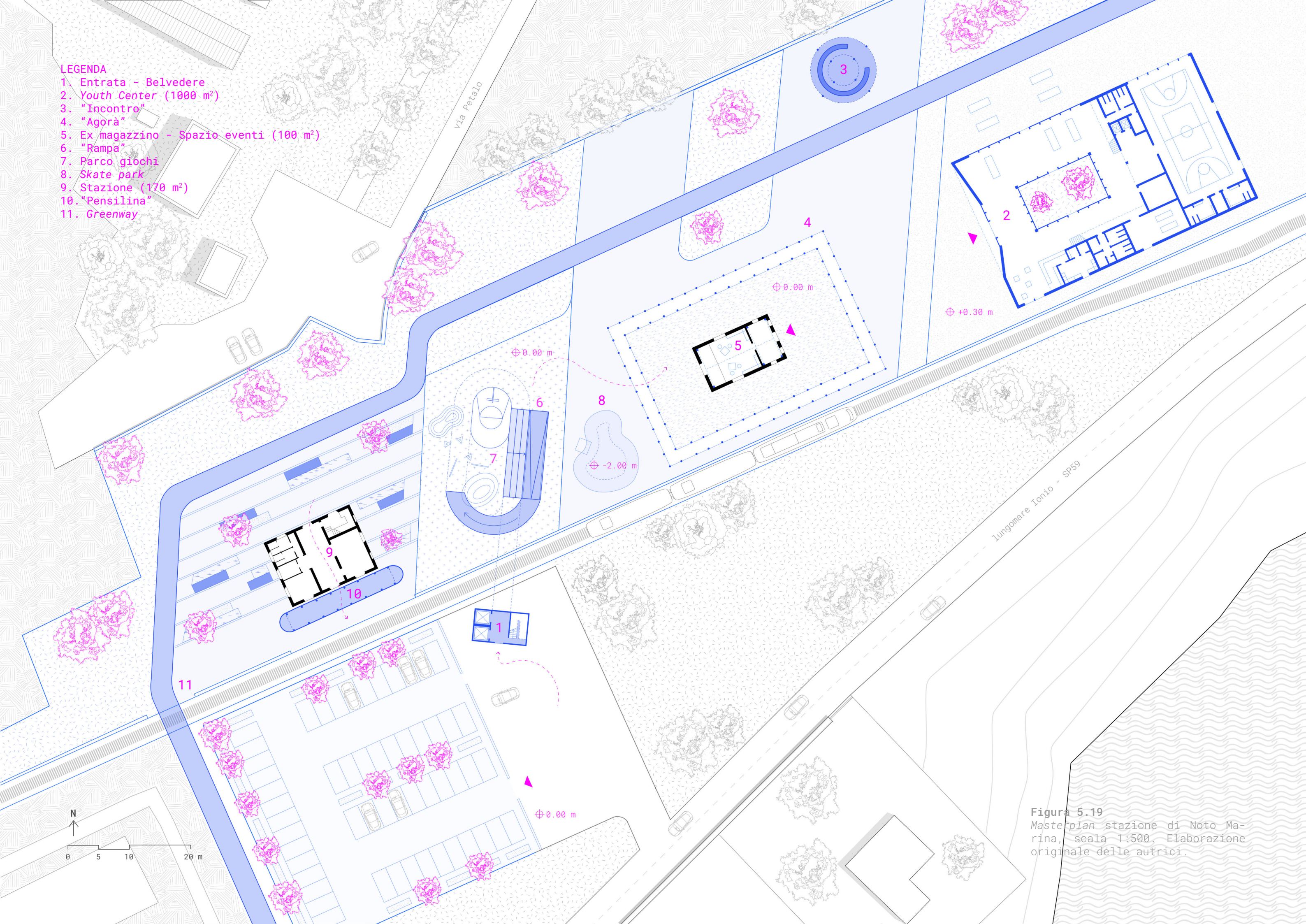


Figura 5.19
Master plan stazione di Noto Marina, scala 1:500. Elaborazione originale delle autrici.

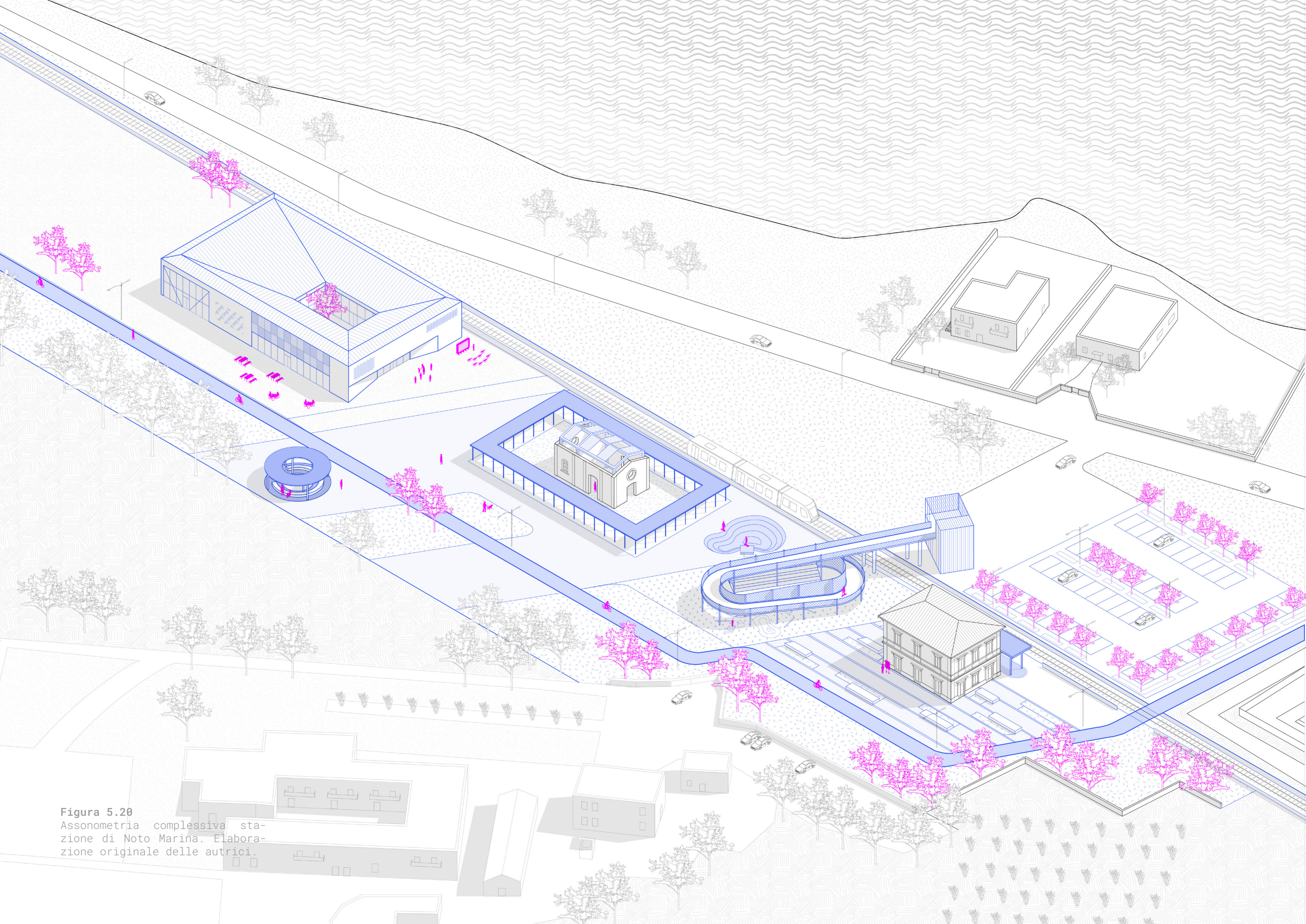
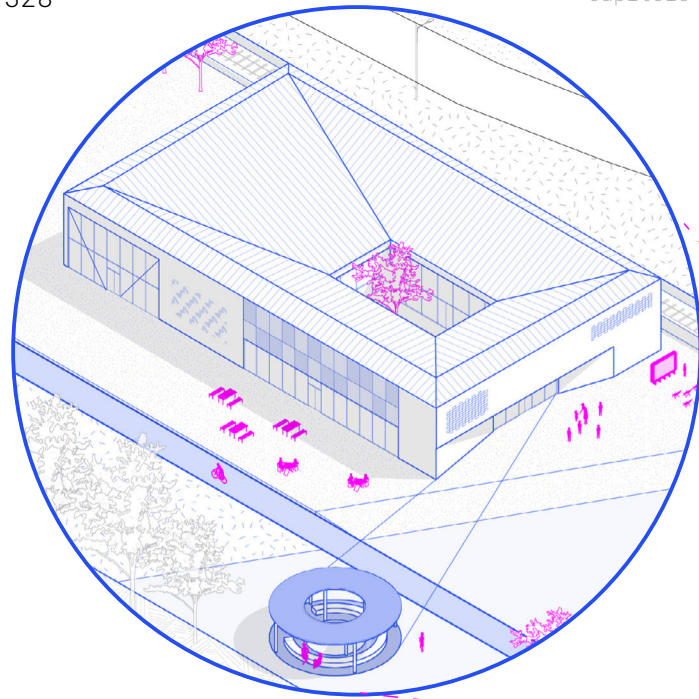
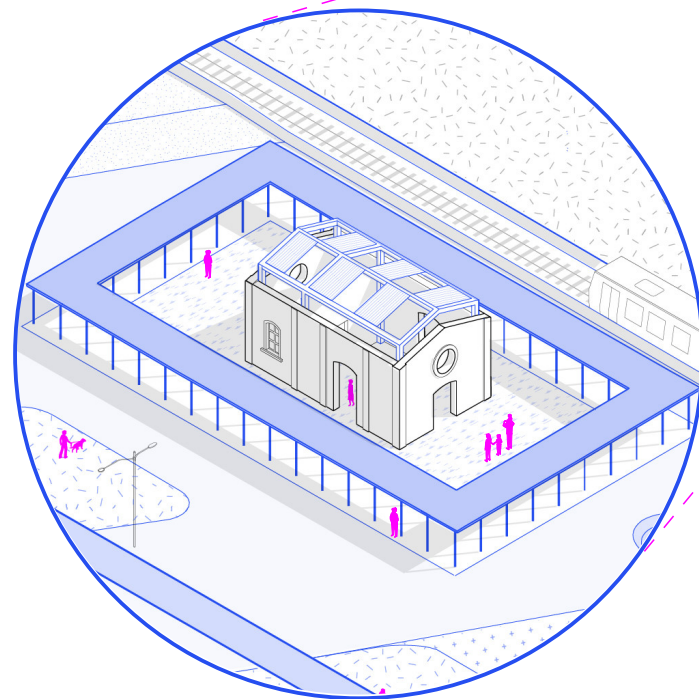


Figura 5.20
Assonometria complessiva sta-
zione di Noto Marina. Elabora-
zione originale delle autrici.



YOUTH CENTER

Il nuovo edificio è concepito come spazio inclusivo per i giovani: esso ospita ambienti per attività ricreative e sociali, sale per lo studio, un'area gioco e una palestra comunitaria, pensate come luoghi di aggregazione e benessere. Le attività si estendono all'aperto, generando rafforzando il ruolo del progetto come luogo di incontro, scambio e vita collettiva.



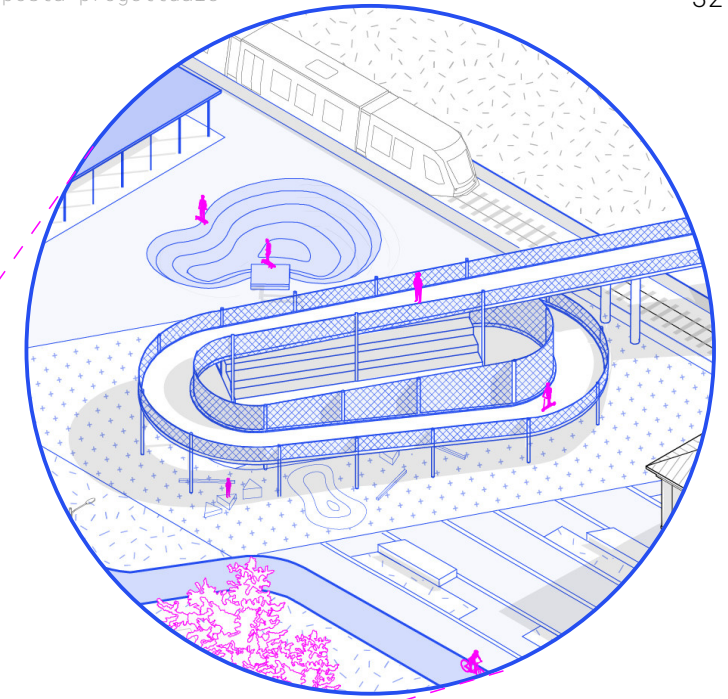
L' "AGORÀ"

L'ex magazzino diviene spazio per eventi e vita serale, fulcro di attività collettive quali concerti e piccoli spettacoli. L'oggetto Agorà lo avvolge generando una passeggiata coperta e racchiudendo una "piazza nella piazza", uno spazio libero per attività informali.

Figura 5.21
Dettagli assonometrici. Elaborazione originale delle autrici.

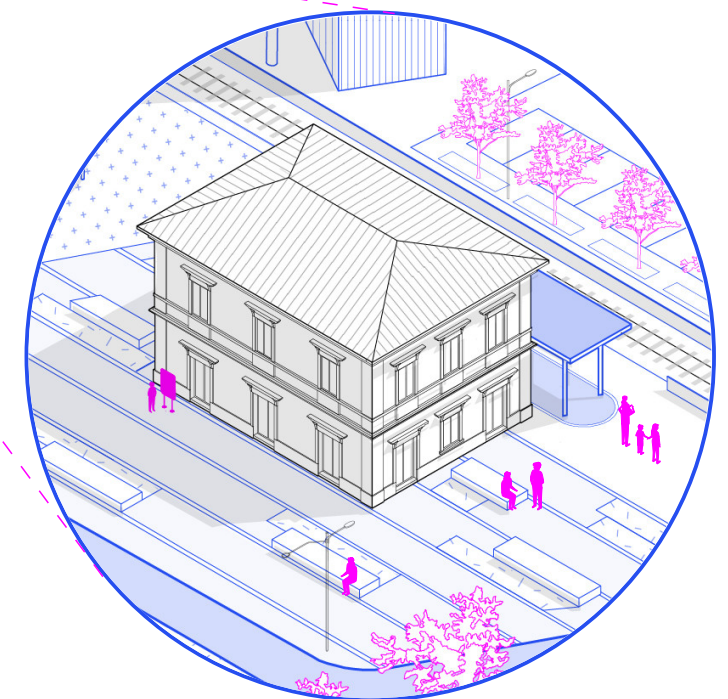
LA "RAMPA"

Una rampa urbana scavalca i binari e accompagna l'accesso all'area, offrendo nuovi punti di vista verso il mare e trasformando la passeggiata in parte integrante della fruizione; al di sotto si collocano un parco giochi e un campo da basket.



LA STAZIONE

L'area della stazione viene ripensata come spazio di attesa e sosta, dotata di panche e di una nuova pensilina, integrando la funzione infrastrutturale nella continuità della piazza.



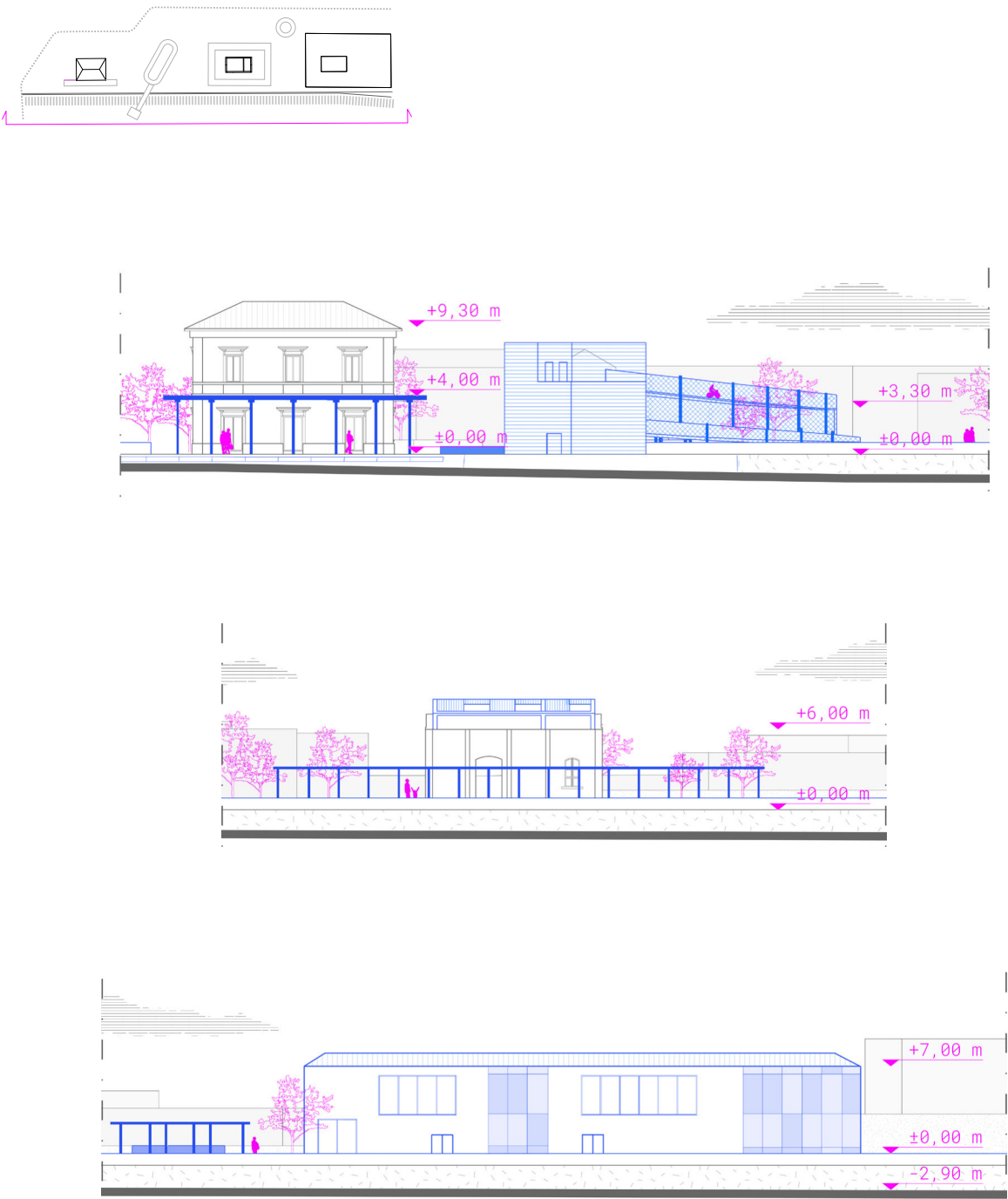


Figura 5.22
Prospetto Sud, scala 1:500.
Elaborazione originale delle
autrici.

YOUTH CENTER

L'edificio di nuova costruzione riprende il concetto di piazza, sviluppandosi attorno a un cortile centrale e diventando fulcro della vita sociale e spazio di aggregazione. Al piano terra si sviluppano spazi flessibili e multifunzionali, in grado di ospitare diverse attività, dalla socialità informale a laboratori e incontri. L'edificio ospita inoltre un'area ristoro, aule studio private e tavoli sociali, pensati per favorire la condivisione e l'apprendimento in modalità diverse. Il primo piano, un soppalco aperto sul livello inferiore, accoglie spazi dedicati al gioco e ad attività ricreative, con ampie vetrate che offrono una visuale verso il mare, creando continuità tra interno e paesaggio circostante. Qui trova posto anche una biblioteca informale, luogo di lettura e studio in un contesto più dinamico e conviviale.

Completano il complesso la palestra comunitaria, concepita come spazio polifunzionale che permette sia l'attività sportiva sia eventi e spettacoli, ad esempio legati alle scuole o alle iniziative culturali del territorio. L'organizzazione interna dello *youth center* favorisce così una fruizione modulare e partecipata, in cui il gioco, la cultura e la socialità convivono in un unico sistema integrato.

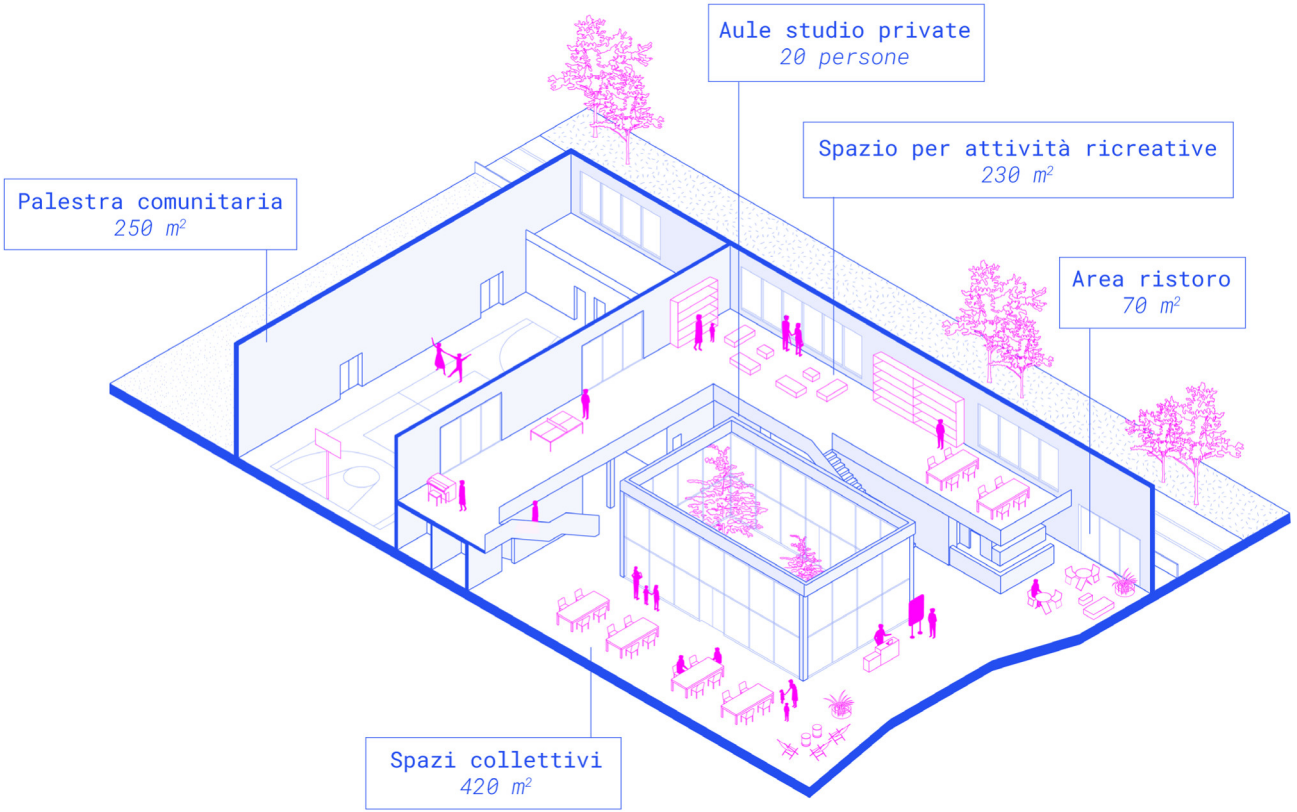


Figura 5.23
Funzioni della Youth Center,
fuoriscala. Elaborazione ori-
ginale delle autrici.

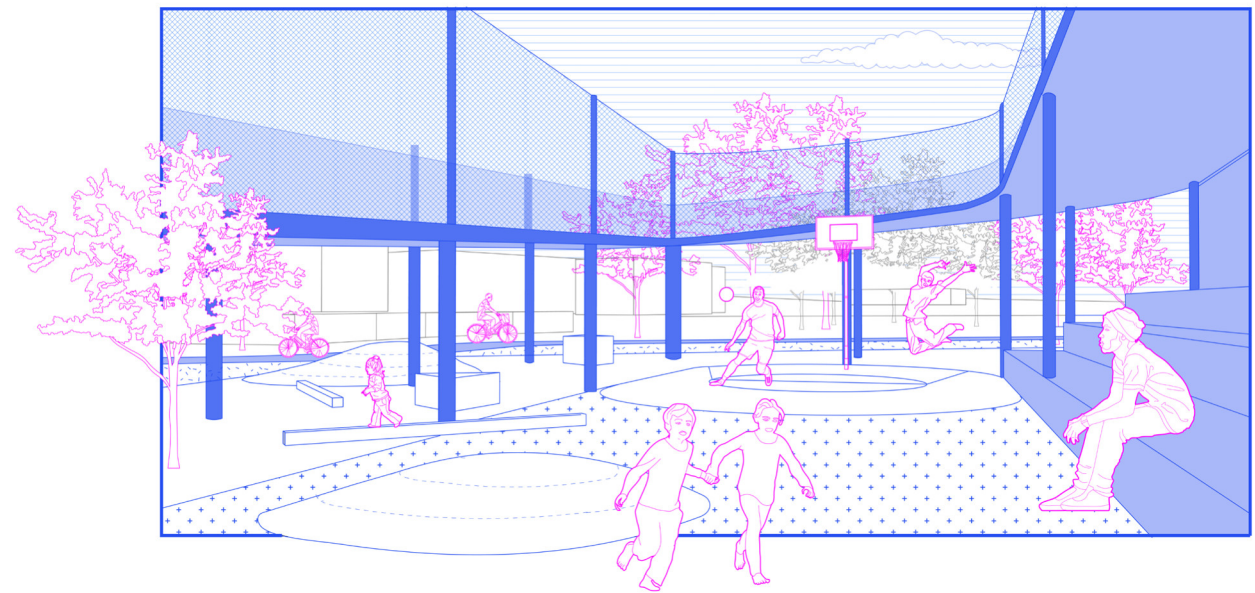


La piazza come infrastruttura sociale: uno spazio pensato per il gioco e l'incontro, in cui lo spazio pubblico non è solo vuoto costruito, ma un luogo capace di favorire relazioni, movimento e senso di appartenenza, attraversato dalla greenway che connette e anima la vita collettiva.



La stazione come soglia urbana: non un semplice punto di arrivo o partenza, ma uno spazio di transito che diventa luogo condiviso, capace di accogliere viaggiatori e abitanti, adulti e bambini, intrecciando mobilità quotidiana, attesa e vita urbana.

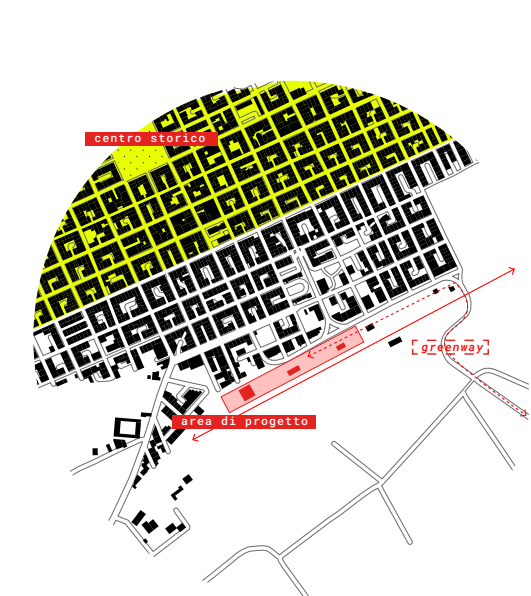
Figura 5.24
Viste prospettive progettuali.
Elaborazione originale delle autrici.



Il parco giochi come parte integrante dello spazio pubblico, un luogo aperto e condiviso in cui il movimento, lo sport e il gioco libero convivono.



L'ex magazzino si configura come fulcro di attività collettive e vita serale, affacciandosi sulla piazza con uno spazio per eventi; l'Agorà lo circonda e genera uno spazio aperto e flessibile per il gioco dei bambini, cinema all'aperto e piccoli concerti.



Stazione di Pachino
/la Serra

Localizzazione: piazza Pietro Nenni,
Pachino (SR)

	SUPERFICI (m²)
Area totale di analisi	8.157
Area coperta	1.008
Area coperta %	12,3%
Superficie libera	7.149
(di cui) spazio verde	1.950
(di cui) spazio verde %	25%

Figura 5.25
Inquadramento
territoriale
area di pro-
getto. Elabo-
razione ori-
ginale delle
autrici.

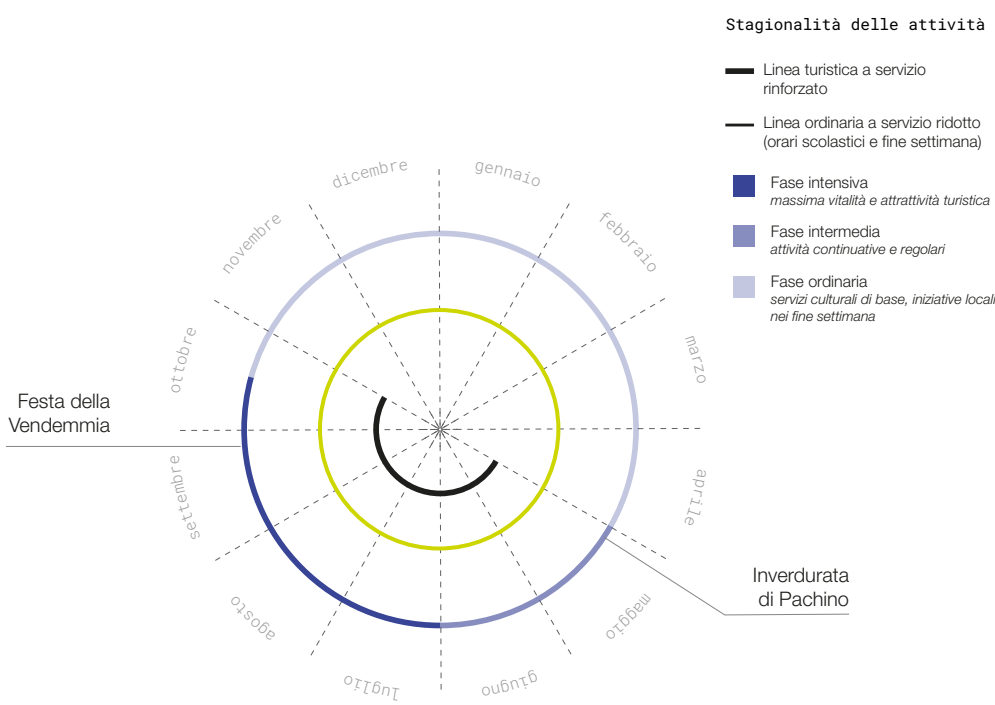
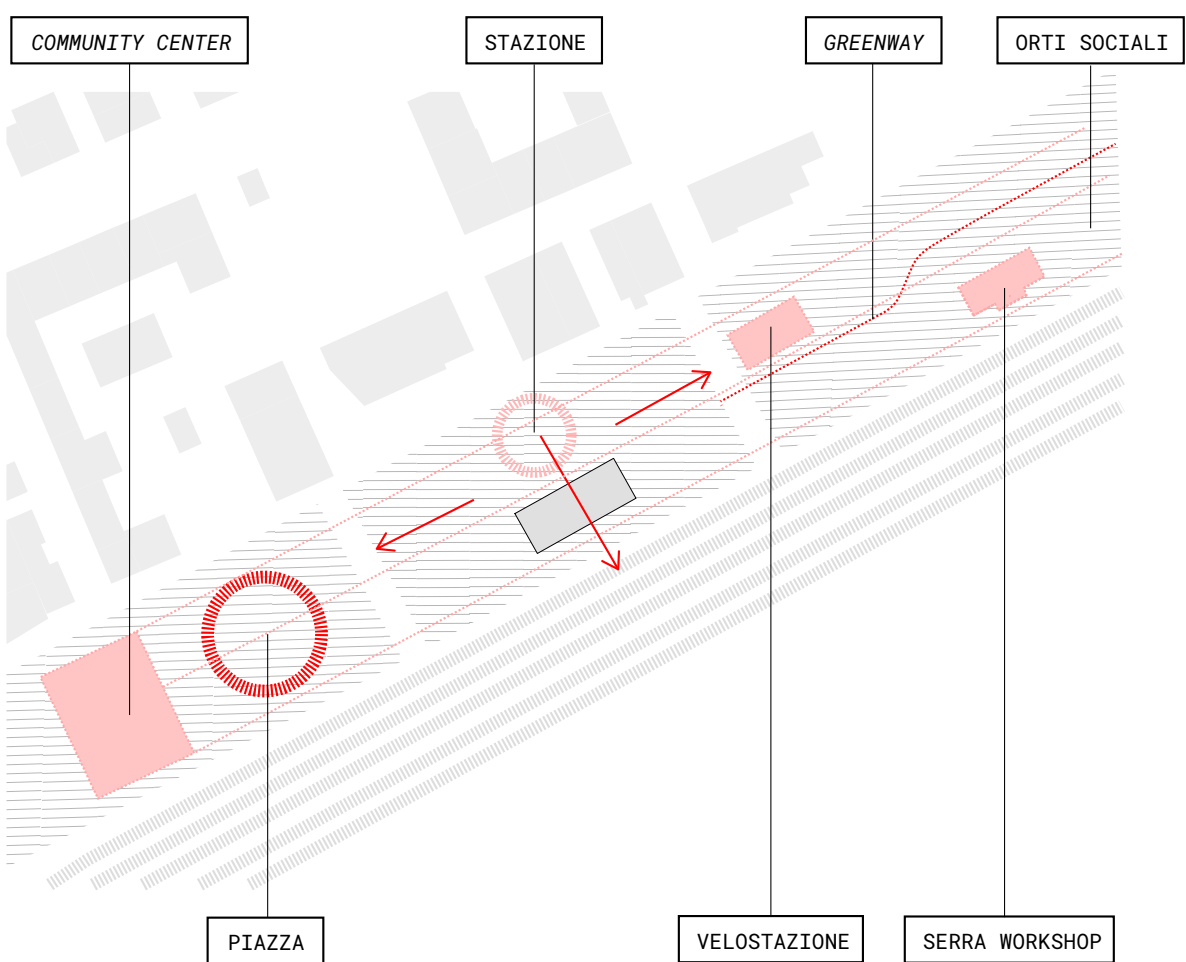
Figura 5.26
Schema di *con-
cept* proget-
tuale della
stazione di
Pachino. Elabo-
razione ori-
ginale delle
autrici.

Figura 5.27
Analisi della
stagionalità
delle funzio-
ni della stazio-
ne di Pachino.
Elaborazione
originale del-
le autrici.

Il progetto per l'area della stazione di Pachino si fonda su una chiara articolazione spaziale per fasce funzionali, assunte come dispositivo ordinatore. Al centro dell'impianto si colloca una fascia di filtro e di ingresso, concepita come spazio di accoglienza e di transizione: una prima piazza antistante la stazione ferroviaria, aperta verso la città, che rappresenta il principale punto di accesso al sistema. Questo spazio assume il ruolo di soglia urbana, in grado di accogliere gli utenti, redistribuire i flussi e rendere immediatamente leggibile l'organizzazione complessiva dell'intervento. Da qui si articolano tre accessi principali: l'ingresso alla stazione e due percorsi laterali che conducono alle altre fasce funzionali del progetto.

Da un lato si sviluppa la piazza del *community center*, concepita come nuovo fulcro della vita collettiva di Pachino e come vero punto di partenza e di arrivo dell'intero sistema progettuale. Il *community center* è una nuova costruzione, edificata sul sedime del vecchio magazzino merci. L'edificio è pensato come struttura flessibile e multifunzionale, in grado di ospitare eventi, attività culturali, aule studio e *workshop*, configurandosi come infrastruttura sociale a servizio della città e del territorio.

Sul lato opposto, si colloca la fascia verde, che accoglie la *greenway* e gli orti sociali, assumendo una dimensione prevalentemente paesaggistica e produttiva. All'interno di questa fascia il progetto prevede il riuso di un edificio ferroviario esistente, destinato a ospitare una serra. L'intervento si fonda su un'operazione di sottrazione: il tetto originario viene smantellato e, all'interno del volume recuperato, vengono inserite due serre. Questi spazi sono pensati come luoghi produttivi e didattici, legati a pratiche di agricoltura urbana, educazione ambientale e cura condivisa del territorio. A completamento del sistema, in prossimità dell'ingresso principale, è previsto un nuovo edificio destinato a velostazione e infopoint, concepito come primo punto di contatto per utenti e visitatori.



LEGENDA

- 1. Entrata
- 2. Stazione
- 3. "Incontro"
- 4. Community Center
- 5. Infopoint
- 6. Velostazione
- 7. "Serra"
- 8. Serra Workshop
- 9. Orti sociali
- 10. Frutteto
- 11. Greenway

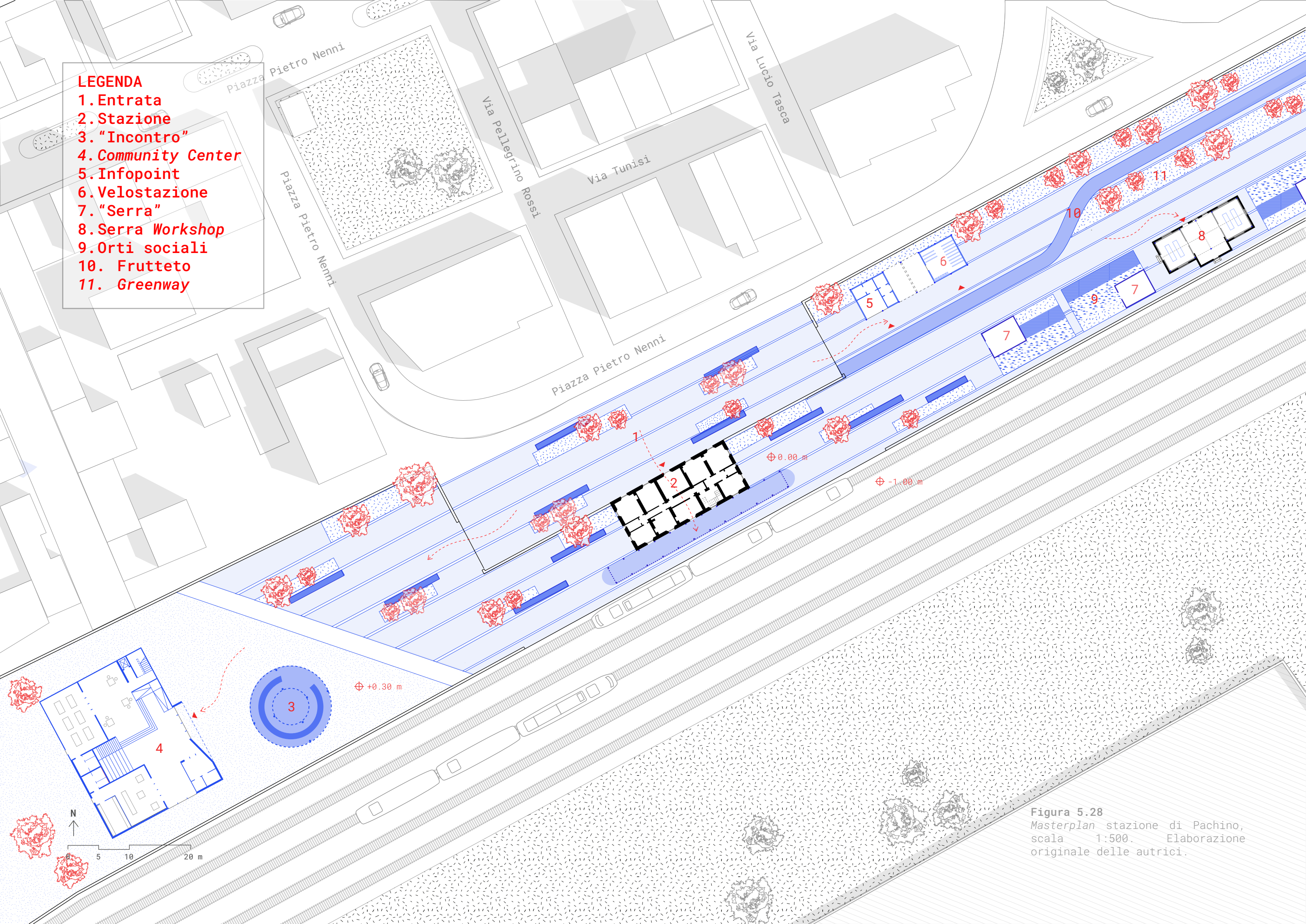


Figura 5.28
Masterplan stazione di Pachino,
scala 1:500. Elaborazione
originale delle autrici.

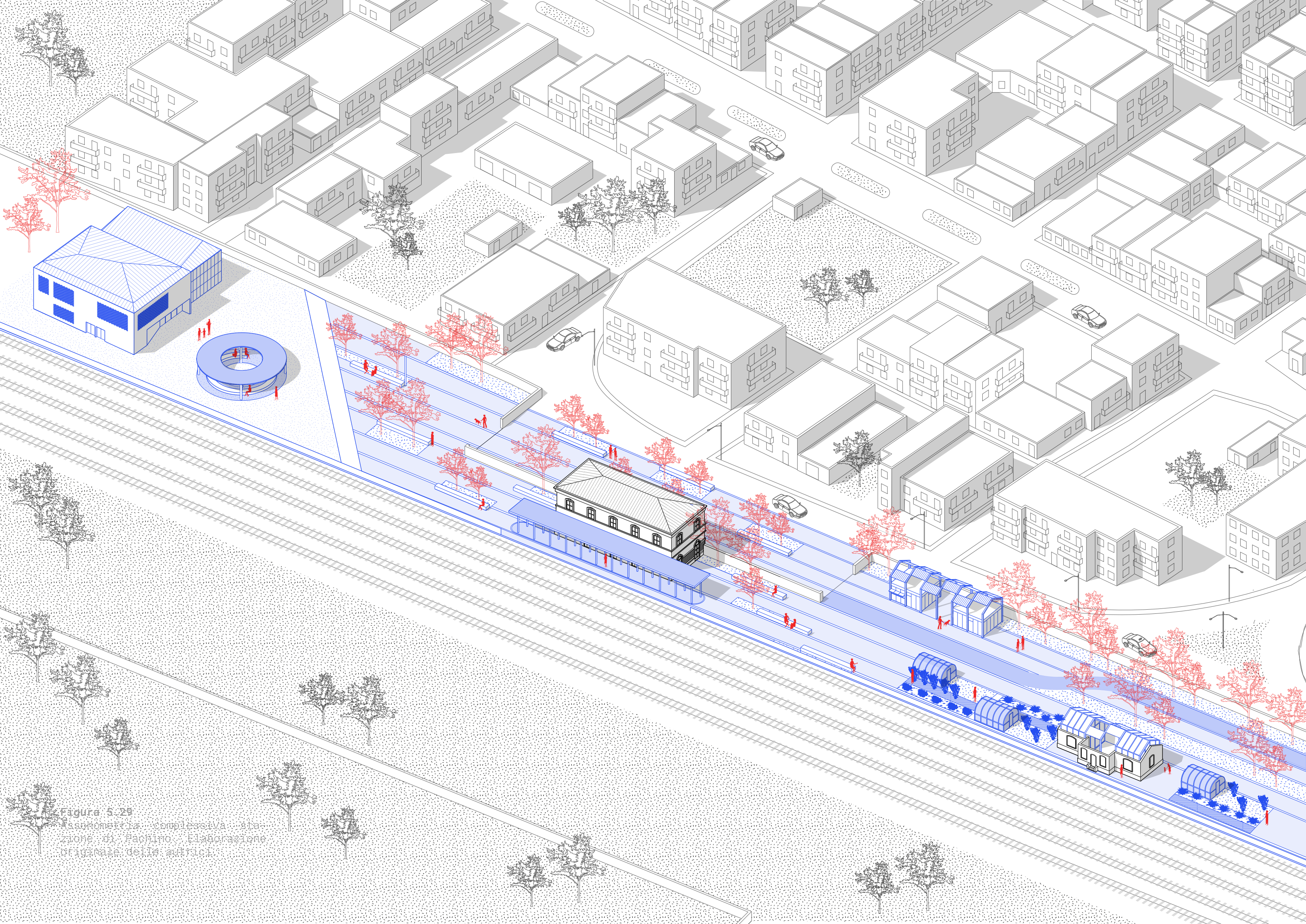
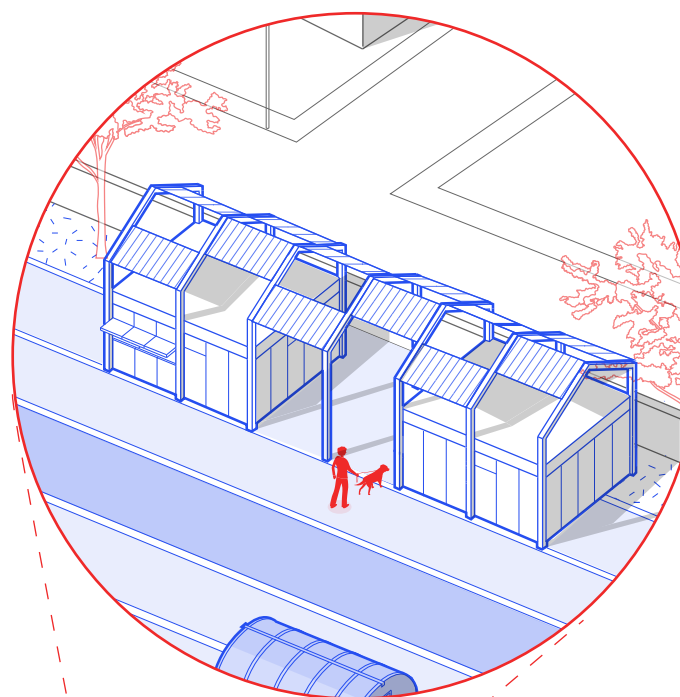


Figura 5.29
Assonometria complessiva sta-
zione di Piacenza. Elaborazione
originale dell'autrice.

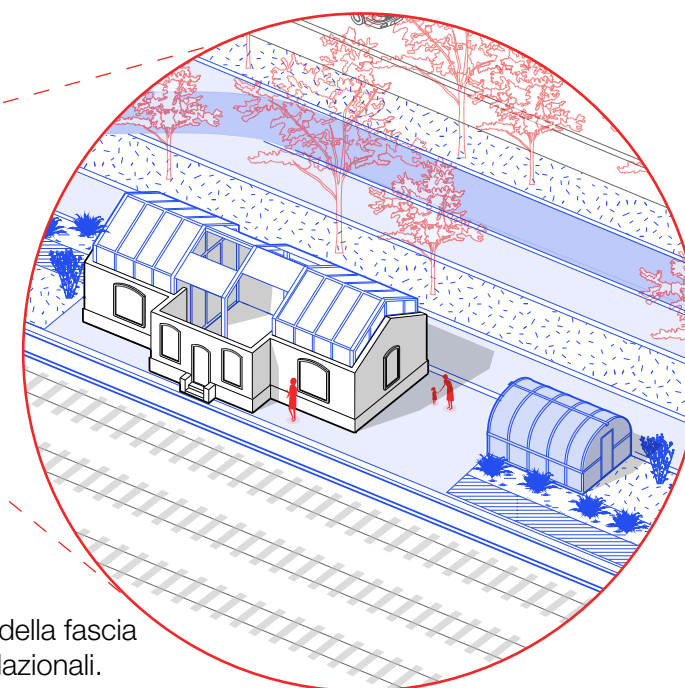
STAZIONE

La piazza del *community center* è concepita come uno spazio pubblico pensato per favorire l'incontro e la condivisione. Al suo interno si colloca l'oggetto "Incontro", la cui forma avvolgente e continua accoglie e invita alla sosta.



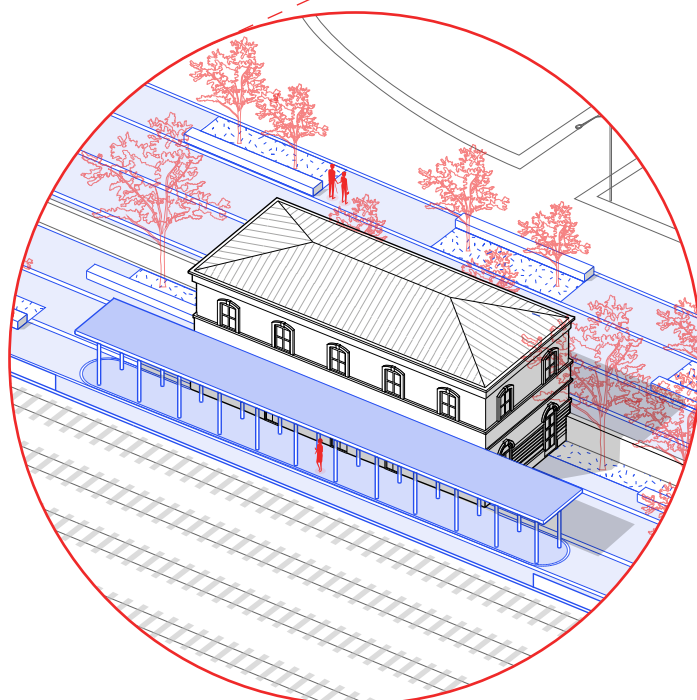
GREENWAY

L'*infopoint* e la velostazione si configurano come il primo presidio funzionale all'ingresso dell'area di progetto. Il nuovo edificio accoglie servizi di informazione, noleggio e deposito biciclette, diventando punto di accesso e di partenza per la fruizione dell'intero sistema. Da qui prende avvio la *greenway*, che si sviluppa lungo il tracciato.



STAZIONE

La piazza della stazione è pensata come spazio di filtro tra la città e il sistema della stazione. Al suo interno si colloca l'oggetto "Pensilina", elemento leggero e riconoscibile. La piazza diventa così un luogo di mediazione tra arrivo e partenza, tra permanenza e attraversamento, capace di restituire centralità urbana all'area della stazione e di renderla nuovamente parte della città.



ORTI SOCIALI

Le serre e gli orti sociali si collocano all'interno della fascia verde come dispositivi produttivi, educativi e relazionali. Gli orti sociali si sviluppano in continuità con le serre e con il tracciato della *greenway*, come spazi aperti destinati alla coltivazione collettiva e alla cura del suolo. Pensati come luoghi di incontro intergenerazionale e di inclusione, favoriscono pratiche di agricoltura urbana, educazione ambientale e socialità diffusa, rafforzando il legame tra comunità, paesaggio agricolo e infrastruttura dismessa.

Figura 5.30
Dettagli assonometrici. Elaborazione originale delle autrici.

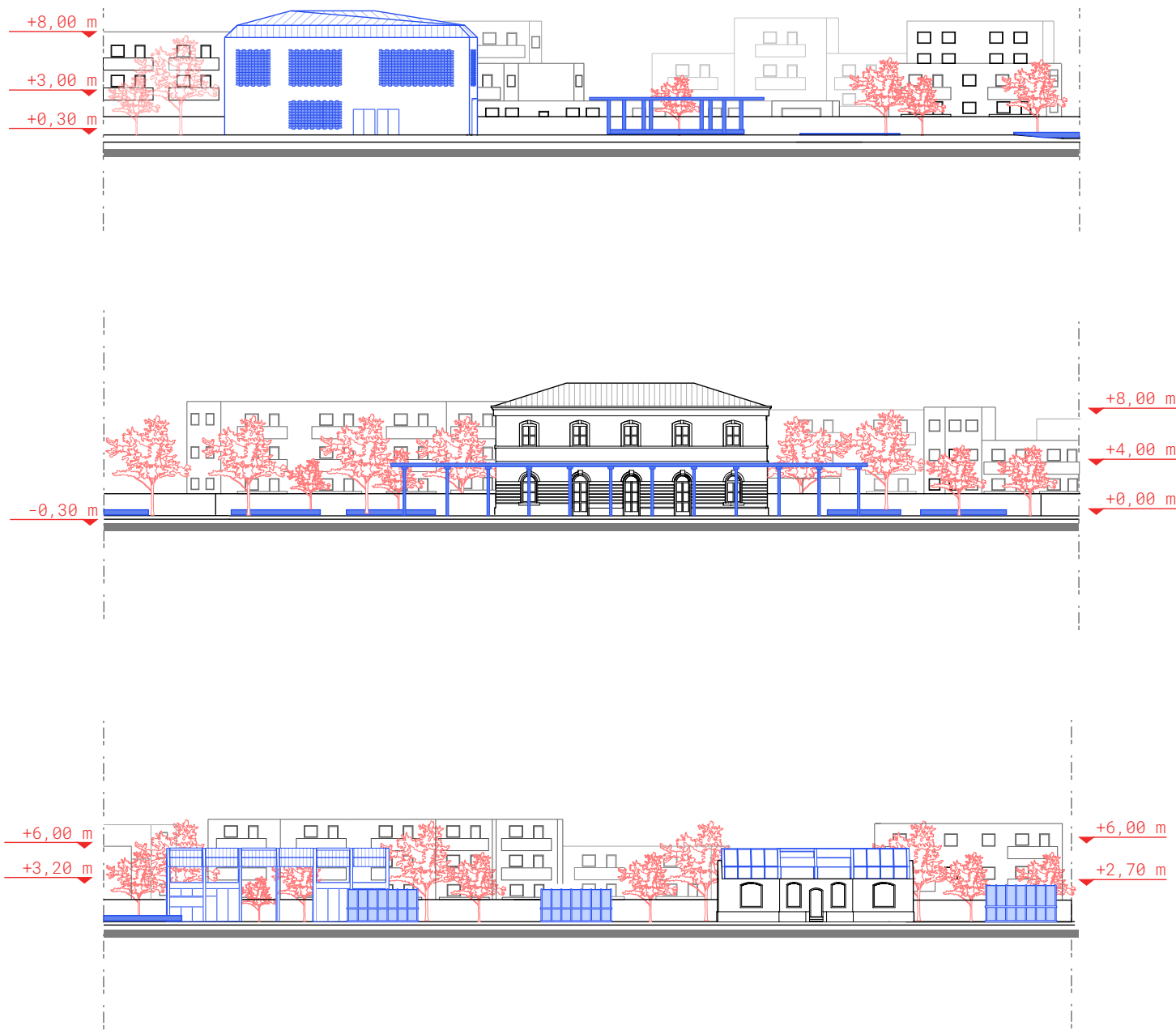


Figura 5.31
Prospetto Sud, scala 1:500.
Elaborazione originale delle
autrici.

COMMUNITY CENTER

L'edificio del *community center* è organizzato internamente come una sequenza di spazi aperti, flessibili e interconnessi. Al piano terra si sviluppa un primo spazio comune caratterizzato da una gradonata, concepita come elemento informale di seduta e come dispositivo di relazione: un luogo in cui sostare, discutere, assistere a presentazioni o lezioni, capace di adattarsi a usi diversi nel corso del tempo. In prossimità dell'ingresso si collocano l'ufficio di gestione, il bar e una prima aula studio, configurando un fronte attivo e quotidiano, pensato per accompagnare la vita dell'edificio durante l'arco della giornata. Al livello superiore si trovano una sala conferenze e una seconda aula, destinate ad attività più strutturate come incontri pubblici, lezioni e *workshop*. A completamento, il soppalco ospita uno spazio ricreativo che si affaccia sul vuoto sottostante, rafforzando la continuità visiva e funzionale tra i diversi livelli. L'edificio è concepito come punto di incontro permanente per la comunità locale, attivo durante tutto l'anno e capace di accogliere usi eterogenei: dalle attività didattiche e formative, ad eventi promossi da associazioni locali, fino a feste, conferenze e convegni.

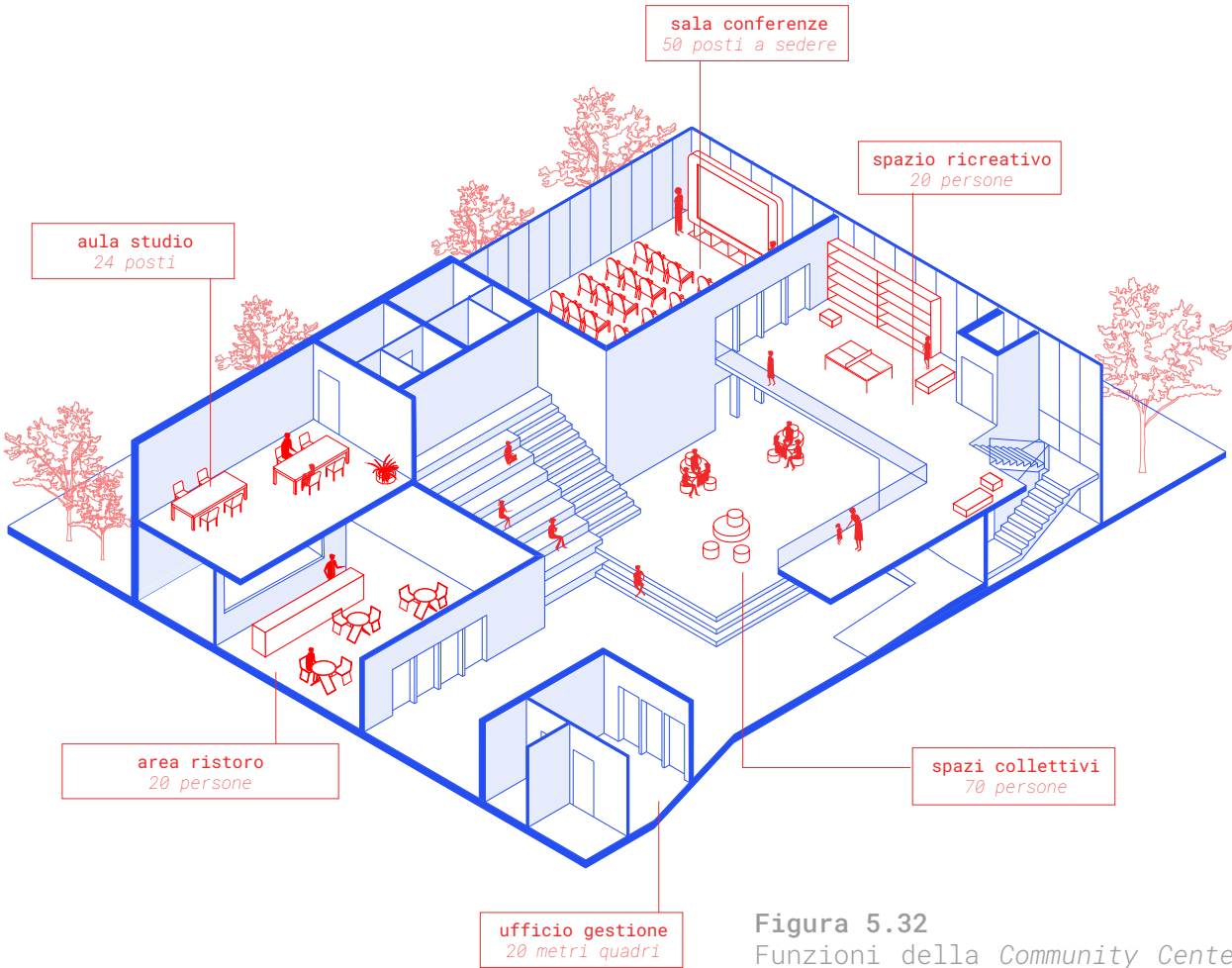
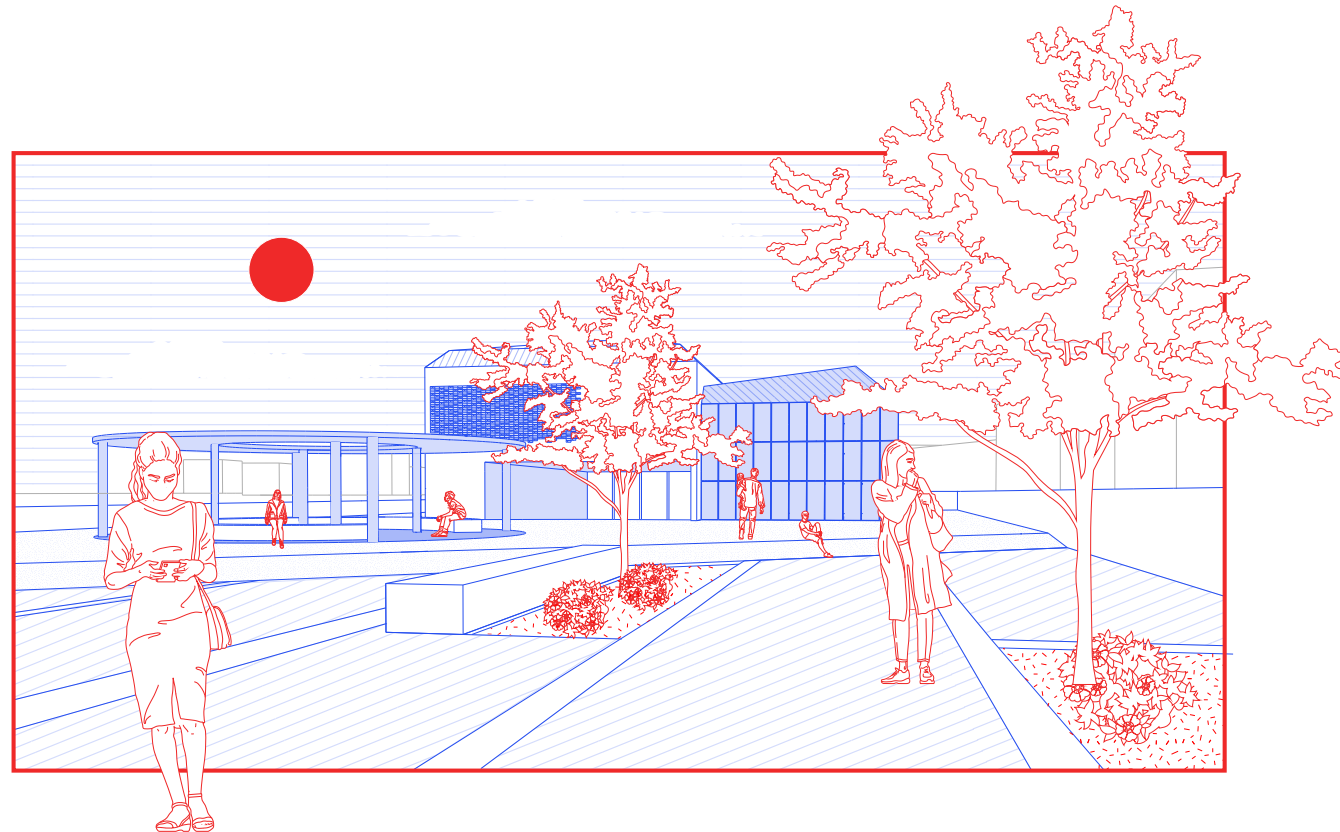
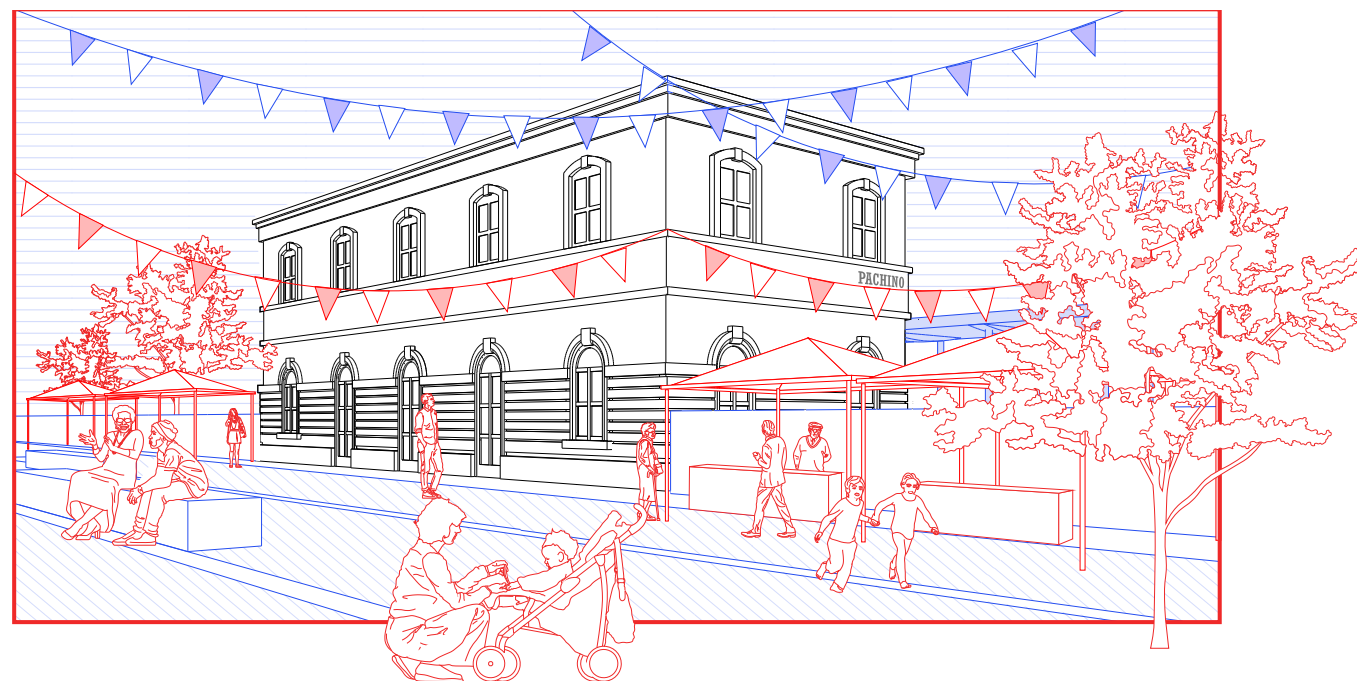


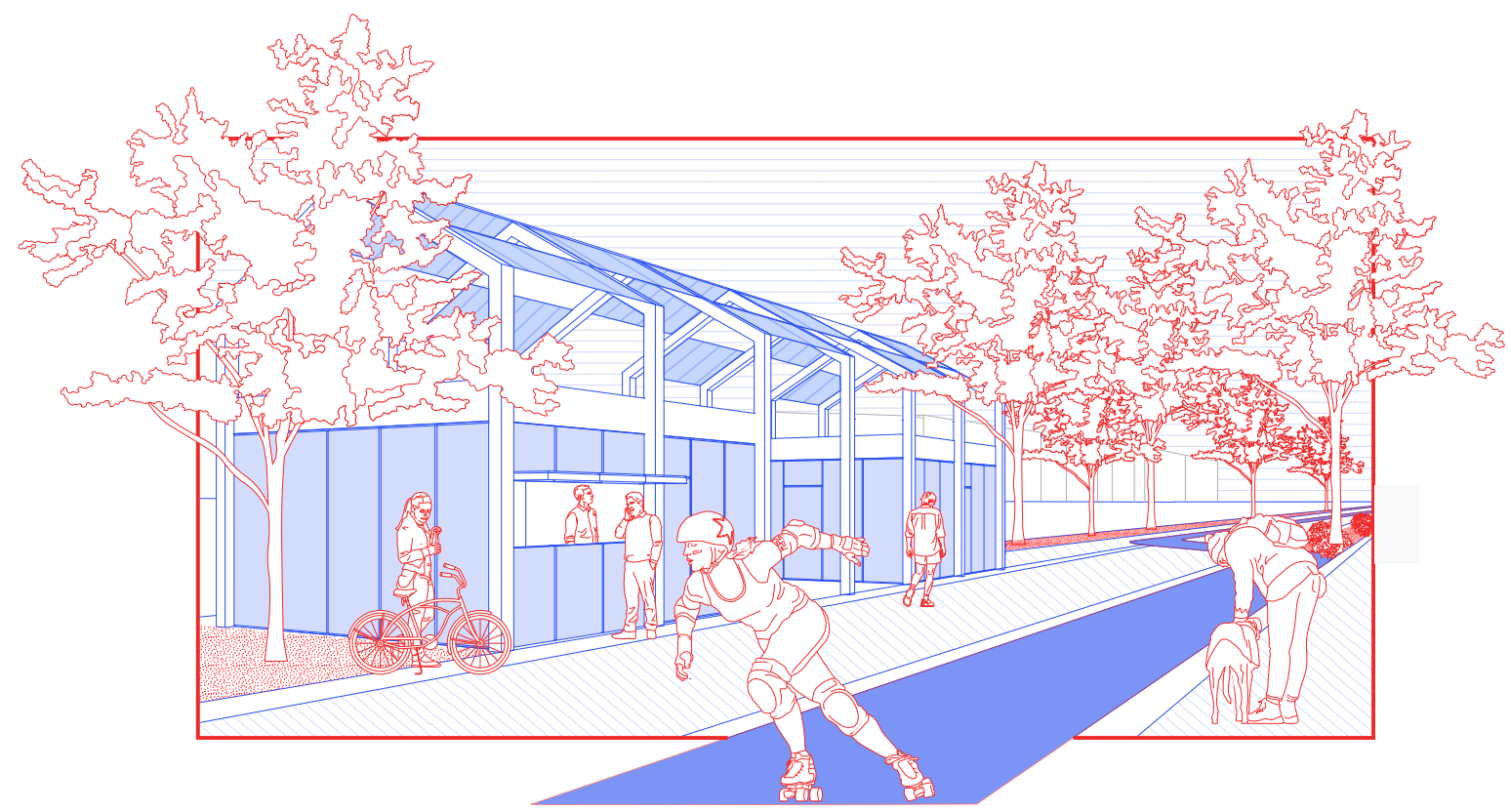
Figura 5.32
Funzioni della *Community Center*,
fuoriscala. Elaborazione origi-
nale delle autrici.



Il community center si configura come una sorta di serra per la crescita personale e collettiva: uno spazio protetto ma aperto, in cui idee, relazioni e pratiche possono svilupparsi nel tempo. L'oggetto "incontro", favorisce la permanenza e lo scambio.



In occasione di momenti collettivi e situazioni di festa, la piazza antistante la stazione assume il ruolo di luogo della comunità, capace di accogliere persone, attività e relazioni. Da spazio di attraversamento si trasforma in scenario condiviso.



La greenway si sviluppa all'interno di un viale alberato che accompagna il percorso e ne scandisce il ritmo. L'ombra degli alberi, la continuità del tracciato e la presenza del verde trasformano l'attraversamento in un'esperienza lenta e misurata.



Gli orti sociali si configurano come luoghi di apprendimento e di cura condivisa. L'oggetto "serra" diventa spazio attivo, in cui il lavoro manuale, la trasmissione dei saperi e l'esperienza collettiva si intrecciano.

Figura 5.33
Viste prospettive progettuali.
Elaborazione originale delle autrici.

5.4 Modello di gestione e governance con conclusioni progettuali

1 Francesca De Filippi, Cristina Coscia, "Il coinvolgimento dei cittadini nella cura dei beni comuni attraverso strumenti digitali" in *Techne*, n. 28, 2024, pp. 260-269, p. 262.

«La collaborazione tra pubblico e privato è alla base dei processi di cura dei beni comuni, intesi come quelle risorse, materiali e immateriali, riconosciute da cittadini ed amministratori come importanti per il benessere individuale e collettivo, e di interesse per le generazioni future»¹.

La gestione del progetto di riattivazione e valorizzazione della linea ferroviaria Noto–Pachino può essere ipotizzata a partire da una articolazione dei ruoli tra proprietà, soggetto di coordinamento sovracomunale e gestori delle singole funzioni.

In questa ipotesi, la proprietà degli immobili e delle aree rimarrebbe in capo a tre soggetti distinti. Da un lato, RFI manterrebbe la proprietà delle stazioni ferroviarie e delle aree di sedime della linea dismessa; dall'altro, i Comuni di Noto e Pachino risulterebbero proprietari degli spazi pubblici urbani, delle aree verdi e degli edifici di nuova realizzazione o rifunzionalizzati nell'ambito del progetto. Il ruolo dei proprietari sarebbe principalmente quello di garantire la tutela del bene, la manutenzione straordinaria e la messa a norma, senza occuparsi direttamente della gestione quotidiana delle attività. Per assicurare una gestione coordinata dell'intero sistema, si ipotizza che i Comuni di Noto e Pachino possano promuovere la costituzione di un Consorzio per la valorizzazione della Linea Noto–Pachino, inteso come soggetto sovracomunale incaricato dell'indirizzo strategico e del coordinamento complessivo del progetto. Nel suo insieme, il modello di gestione qui delineato si configura come un'ipotesi di sistema multilivello e di partenariato pubblico–privato–sociale, in cui la proprietà pubblica garantirebbe tutela e indirizzo, il Consorzio assicurerebbe coordinamento e visione unitaria, e i diversi soggetti gestori contribuirebbero alla vitalità quotidiana degli spazi. La sostenibilità economica non viene intesa come generazione di profitto, ma come equilibrio progressivo tra risorse pubbliche, entrate da servizi e valore sociale prodotto, da reinvestire nella manutenzione e nello sviluppo dell'infrastruttura territoriale della Linea Noto–Pachino.

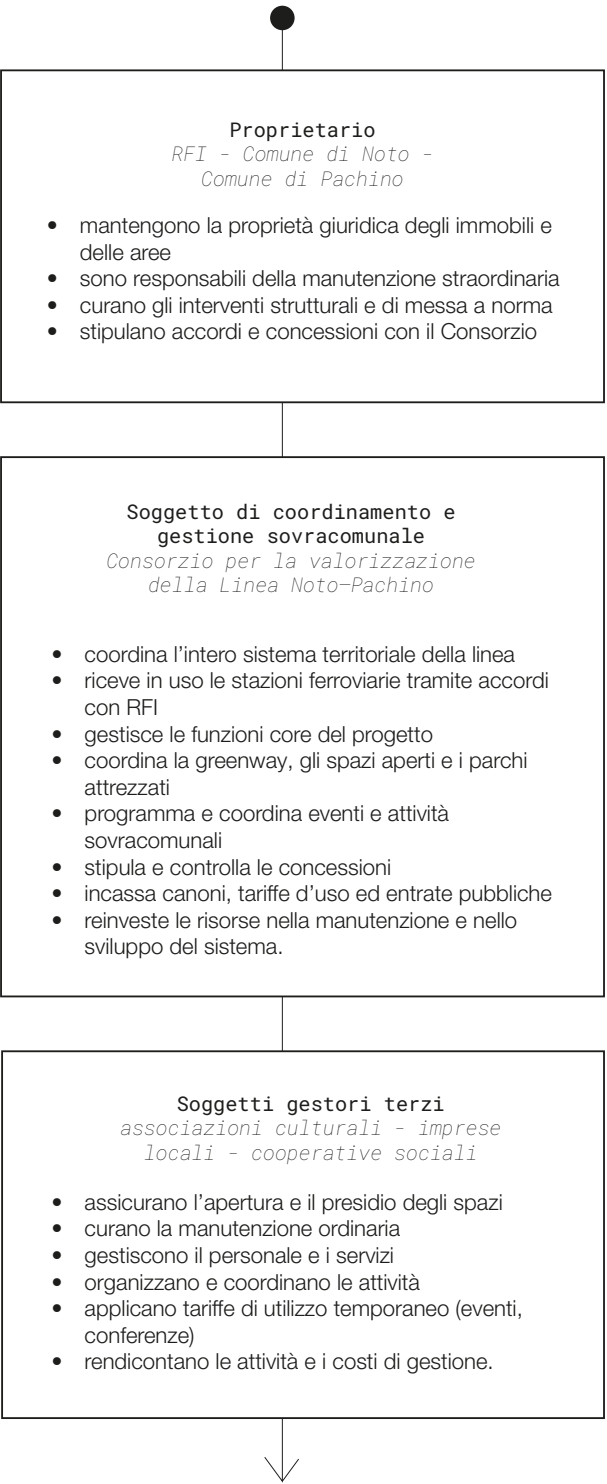


Figura 5.34
Stakeholders coinvolti.
Elaborazione originale delle autrici.

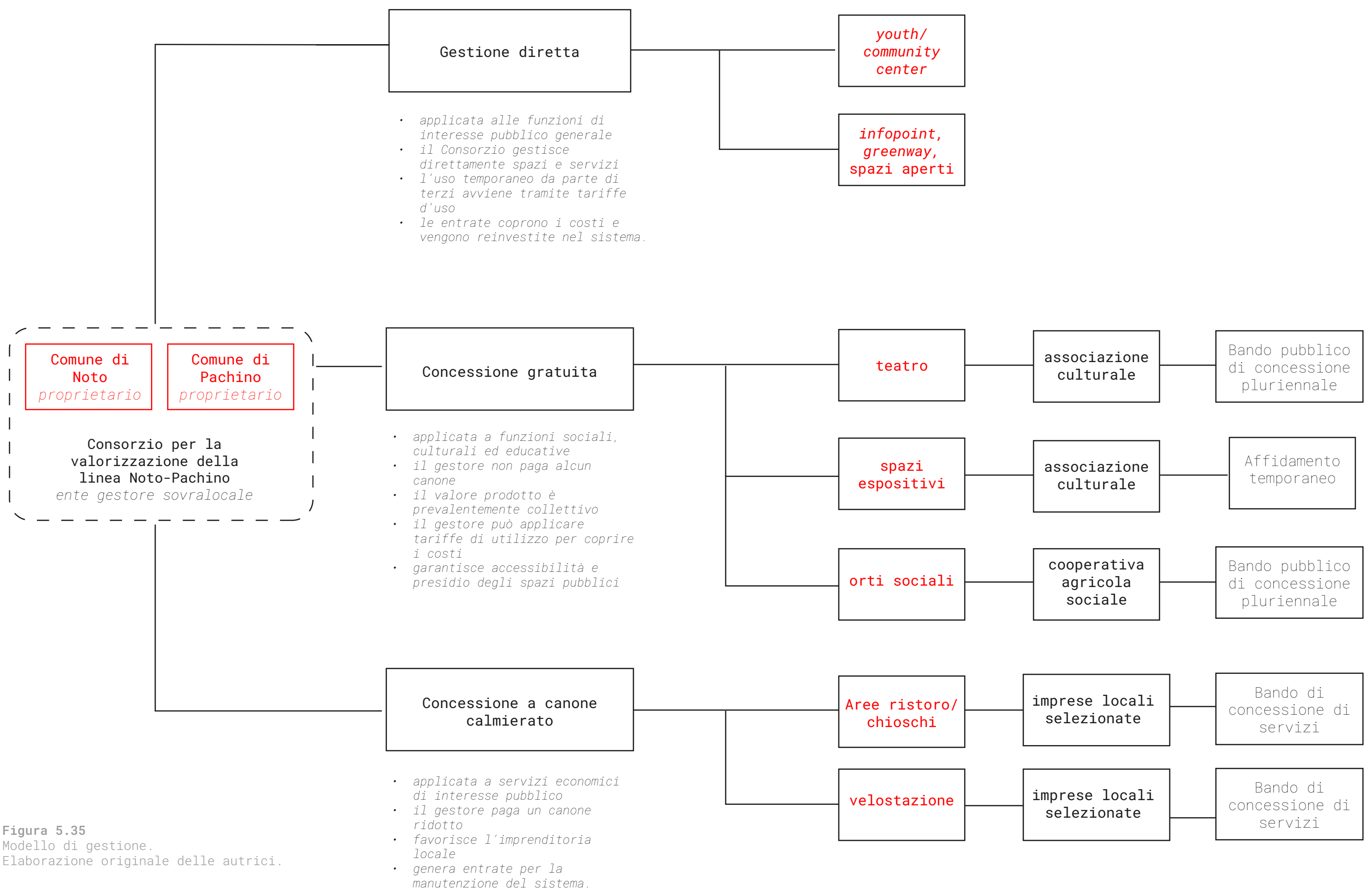


Figura 5.35
Modello di gestione.
Elaborazione originale delle autrici.

BIBLIOGRAFIA

Francesca De Filippi, Cristina Coscia, “Il coinvolgimento dei cittadini nella cura dei beni comuni attraverso strumenti digitali” in *Techne*, n. 28, 2024, pp. 260–269, p. 262.

Chiara Occelli, Riccardo Palma, Silvia Dighero, Andrea A. Dutto, “Architetture geografiche e infrastrutture storiche. Studio di fattibilità per la progettazione di una ciclovia lungo il Canale Gazzelli (TO)”, in *Paesaggio con biciclette. Piccola ontologia illustrata per il progetto delle ciclovie di lunga percorrenza*, a cura di Ilaria Meloni, Riccardo Palma, Accademia University Press, Torino 2022, pp. 104–113.

Politecnico di Milano – VENTO, Paolo Pileri, *Ciclabili e cammini per narrare territori: arte, design e bellezza dilatano il progetto di infrastrutture leggere*, Ediciclo, Portogruaro 2018.

Mario Navarra, *In walkabout city: il paesaggio riscritto. Un parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria 2002.

CONCLUSIONI

Questo lavoro dimostra come gli spazi ferroviari dismessi possano raccontare storie sospese nel tempo: stazioni silenziose e manufatti abbandonati conservano le memorie passate e diventano testimoni di un paesaggio in evoluzione. Questi luoghi, pur segnati dall'oblio, custodiscono un potenziale inatteso: possono farsi spazi di relazione, nodi di memoria e punti di partenza per nuovi percorsi di rigenerazione. In tal senso, il progetto ha una doppia anima: ri-traccia ciò che resta e, al contempo, genera nuove possibilità.

Dal punto di vista operativo, questo lavoro di tesi ha affrontato la complessità di operare in un contesto territoriale mai sperimentato prima, quello siciliano. Il progetto nasce quindi da un percorso di analisi e confronto, reso necessario dalla distanza iniziale rispetto al luogo. Le interviste condotte in fase di ricerca hanno mostrato una forte disponibilità da parte degli intervistati a fornire il proprio contributo, condividendo ricordi, idee e proposte. In particolare, parlando con gli abitanti locali è emersa una chiara volontà di restare e di costruire un futuro insieme. Tale dimensione partecipativa si configura come la vera forza del progetto: una visione condivisa, nata dal basso, che prende forma attraverso l'architettura e la pianificazione. Inoltre, durante i sopralluoghi sul campo, è stato possibile interagire con diversi attori locali, tra cui Cantina Sperimentale Iblea e l'associazione Vivi Vinum Pachino, nonché, in fase di ricerca, con Fondazione FS e RFI. Tali interazioni hanno rappresentato un'importante occasione di confronto diretto, permettendo di comprendere più a fondo dinamiche, potenzialità e criticità del contesto.

Dal punto di vista delle politiche in atto, il progetto si inserisce in una fase di progressiva presa di coscienza da parte delle Pubbliche Amministrazioni locali, le quali, tramite finanziamenti del PNRR, hanno avviato gli interventi di ripristino della linea ferroviaria Noto-Pachino. Tuttavia, il rischio è che le politiche calate dall'alto mostrino limiti nel rispondere alla complessità dei territori, al contrario delle politiche costruite con le comunità e fondate sulla conoscenza dei contesti, che permettono di definire obiettivi misurabili. La dimensione transcalare del progetto, che integra strategie nazionali ed europee con progettualità locali radicate, diventa fondamentale per sostenere processi di rigenerazione duraturi. A partire da questa logica, le comunità locali emergono come attori fondamentali del processo, in quanto soggetti attivi in grado di dare voce a visioni condivise.

Sotto il profilo progettuale, la principale problematica riguarda la realizzabilità degli interventi, strettamente legata alla disponibilità di risorse economiche stabili, a politiche inclusive di lungo periodo e al ruolo delle istituzioni. In questo senso, in assenza di una cooperazione strutturata tra attori pubblici e privati, qualsiasi visione progettuale rischia di rimanere isolata o inapplicata, e le risposte pubbliche possono essere percepite come distanti dai reali bisogni del territorio.

In conclusione, questo lavoro non propone una soluzione definitiva, ma un dispositivo aperto che può generare effetti nel lungo periodo solo se accompagnato da pratiche partecipative, dalla capacità di rileggere i luoghi, ascoltarne le voci e lavorare con ciò che c'è. Si tratta quindi di un modello replicabile in scale e metodologie diverse, anche in contesti caratterizzati da una densità maggiore. È qui che si può ancora fare la differenza: non tanto costruendo forme, quanto tornando ad ascoltare, attraverso strumenti di cura dei bisogni delle comunità e dei luoghi.

RINGRAZIAMENTI

Al termine del nostro percorso, desideriamo ringraziare tutte le persone che hanno contribuito al raggiungimento di questo traguardo.

Un sentito ringraziamento va alle Professoresses Silvia Gron e Cristina Coscia, che sin dall'inizio del nostro lavoro di tesi ci hanno guidate con costante disponibilità, pazienza e attenzione, trasmettendoci competenze, metodo e sensibilità critica.

Alla Sicilia, a Noto e a Pachino, e tutte le persone che hanno collaborato al reperimento di dati e informazioni sul territorio. Un grazie particolare va alle persone incontrate durante i sopralluoghi, per la disponibilità e per averci permesso di conoscere più a fondo la realtà locale.

Ringraziamo l'associazione Cantina Sperimentale Iblea, in particolare Salvatore Tringali e Denisa Sandru, per testimoniare come le iniziative culturali possano rappresentare un primo passo concreto per il riabitare territori spesso abbandonati dalle giovani generazioni.

Un ringraziamento va inoltre a Walter Guarrasi, per averci trasmesso, attraverso il suo lavoro, la passione e l'amore per la propria terra e per i suoi prodotti.

A noi stesse, per la pazienza reciproca e i sacrifici condivisi lungo questo percorso.

Alle nostre famiglie, che ci hanno sostenute con discrezione, costanza e affetto.

A Giorgia, e al destino che ci ha messe tutte e quattro sulla stessa strada, percorsa insieme passo dopo passo. Insieme, abbiamo affrontato difficoltà e festeggiato successi, e speriamo che questo traguardo sia per noi il primo di tanti.



