



POLITECNICO DI TORINO

Corso di Laurea Magistrale in Pianificazione Territoriale,
Urbanistica e Paesaggistica Ambientale

Linee Strategiche per la Valorizzazione Paesaggistica dei Comuni di Cinisi e Terrasini



Foto di Gilberto Gaudio

TESI DI LAUREA DI
PIETRO PULEO

RELATORE
Prof. Arch. CLAUDIA CASSATELLA

ANNO ACCADEMICO 2017-2018

INDICE

INTRODUZIONE	pag. 4
CAPITOLO PRIMO – Quadro conoscitivo	
1.1 Inquadramento territoriale	pag. 7
1.2 Analisi storica	pag. 8
1.3 Analisi sulla popolazione e Traffico Passeggeri “Aeroporto di Palermo”	pag. 13
1.4 Analisi morfologica – infrastrutturale	pag. 17
1.5 Analisi ecologica-ambientale	pag. 19
1.6 Analisi del rischio idrogeologico	pag. 22
1.7 Analisi dei Valori sanciti	pag. 24
1.8 Analisi dei Siti d’interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale	pag. 27
1.9 Analisi dei Valori riconosciuti	pag. 30
1.10 Analisi SWOT	pag. 41
CAPITOLO SECONDO – Quadro strategico	pag. 43
CAPITOLO TERZO – L’importanza della mobilità ciclabile	pag. 46
3.1 Alcuni esempi importanti	pag. 47
3.2 VenTo	pag. 48
3.3 La Corona di Delizie	pag. 49
3.4 La Ciclovía del Garda	pag. 50
CAPITOLO QUARTO – Quadro progettuale	
“Il Percorso Ciclopeditone delle Torri e del Mare”	pag. 51
4.1 Criteri di progettazione	pag. 51
4.2 Sezioni Ciclo-peditone per le “Aree Naturalistiche”	pag. 56
4.3 Sezioni Ciclo-peditone per le “Aree ad elevato impatto Paesaggistico”	pag. 58
4.4 Sezioni Ciclo-peditone per le “Via del Mare”	pag. 61
4.5 Sezioni Ciclo-peditone per l’ “Area Portuale”	pag. 63
4.6 Sezioni Ciclo-peditone per le “Area Urbane”	pag. 65
CAPITOLO QUINTO – Sistemazione del Parcheggio Piazzale Magaggiari	pag. 67
5.1 Criteri di progettazione	pag. 67
CONCLUSIONI	pag. 71
ALLEGATI	pag. 74
BIBLIOGRAFIA	pag. 87
SITOGRAFIA	pag. 89
RINGRAZIAMENTI	pag. 91

Introduzione

Prima di esplicitare le mie argomentazioni sulla valorizzazione del territorio dei comuni di Terrasini e di Cinisi, ritengo particolarmente rilevante definire il lemma “valorizzazione territoriale” dal punto di vista etimologico e semantico.

È facile intuire come il concetto di valorizzazione, col significato attuale di “azione intesa a dare valore”, derivi dal termine “valorizzare” unito ad un suffisso di azione, neologismo derivato da “valore” a sua volta derivante dal latino “valeo”, dal significato di “essere forte”, “avere valore”, “esser capace di”.

Nello specifico, per “valorizzazione” si intende l’azione di divulgare, utilizzare e realizzare i risultati di un progetto, sfruttandone il valore intrinseco ed estrinseco, con lo scopo di massimizzarne ed ottimizzarne i risultati, in modo tale che siano validi ed accessibili al maggior numero di persone.

La valorizzazione si pone all’inizio della pianificazione di un progetto, partendo dallo stato attuale per definire i risultati da ottenere e che decisioni adottare, per il raggiungimento degli obiettivi prefissati. Il processo di valorizzazione di un territorio conferisce valore a tutto ciò che identifica un particolare luogo, sempre in linea con la capacità della comunità nel riconoscere e quantificare il valore stesso.

«Esistono varie modalità strategiche che possono essere orientate al conseguimento degli obiettivi di valorizzazione delle risorse:

- Di tipo lineare: (in questo caso) l’itinerario culturale che tende a connettere gli elementi eterogenei (festival musicali, borghi, castelli, ecc...);
- Di tipo puntuale: quando gli interventi di valorizzazione avvengono su una singola risorsa (un monastero, un museo, un parco, ecc...).»¹

La valorizzazione di un territorio e la promozione del turismo che ne deriva vengono raggiunte grazie all’individuazione di un’idea che definisce il concetto di immagine, quello strumento capace di rafforzare il senso di appartenenza dei singoli cittadini.

Valorizzare, cioè, significa promuovere l’identità territoriale, attraverso modalità, azioni e obiettivi finalizzati a informare e coinvolgere i cittadini e le attività che operano nel settore, con particolare attenzione all’offerta di soluzioni moderne e innovative.

L’amministrazione locale si serve del marketing, “arte del vendere”, per meglio proporre il proprio territorio e farlo apparire come qualcosa di veramente unico.

¹ Sostenibilità attraverso la valorizzazione del territorio di Maurizio Mazzocchi
<https://www.tesionline.it/consult/brano.jsp?id=26975>
(data di consultazione 11 Settembre 2017)

Il presente elaborato nasce dal desiderio di analizzare il territorio ricadente sotto i comuni di Cinisi e di Terrasini, dal punto di vista culturale e paesaggistico ambientale, con l'obiettivo di pensare ad una strategia omogenea e di lungo periodo per cercare di valorizzarne i tanti punti di forza e peculiarità. Il territorio, oggetto di studio, distante 33 km da Palermo, da cui è facilmente raggiungibile, grazie all'autostrada Palermo-Mazara del Vallo, è situato in una spaziosa pianura, circondata da una catena di monti, che la chiudono come un ferro di cavallo rovesciato, mentre da nord ad ovest si affaccia sul mare.

Un particolare valore aggiunto risulta essere, indiscutibilmente, la presenza sul territorio comunale di Cinisi dell'aeroporto internazionale Falcone Borsellino, la principale porta d'ingresso sull'Isola, che, negli ultimi anni, sta osservando un sostanziale aumento di viaggiatori e turisti, arrivando a toccare i 6 milioni di passeggeri annui.

Ciò va considerato un importante punto di partenza per la valorizzazione e promozione del territorio. La relativa vicinanza al capoluogo siciliano dell'area che stiamo considerando, permette di godere di una serie di servizi, quali ospedali, teatri, scuole e l'università, per non citare che i principali.

Un altro importante aspetto da considerare è la popolazione, che dati Istat definiscono, per i due comuni, complessivamente di 24.850 residenti, cifra che aumenta sensibilmente in estate, quando si raggiungono facilmente i 35.000 abitanti, per la presenza di turisti nazionali ed internazionali.

Proprio per questo motivo, ritengo fondamentale partire da questo stato di fatto, identificando e definendo le dinamiche che giustificano quest'andamento, cercando di sfruttarle pienamente, integrando quanto di buono si è fatto negli ultimi anni, con nuove politiche di valorizzazione e marketing territoriale.

Un aspetto importante, emerso in alcuni incontri avuti con gli amministratori del comune di Cinisi, è legato, soprattutto, alla riorganizzazione della spiaggia "Magaggiari", un luogo particolarmente amato e vissuto dagli abitanti, cominciando da tutto ciò che possa cambiarne l'immagine, partendo, in primis, dall'arredo urbano, pensando a piccoli ma efficaci interventi di rivalorizzazione, comprensivi della riorganizzazione della piazzetta e dell'area posteggio.

Questo perché si ritiene indispensabile partire da uno dei principali luoghi attrattivi del territorio, che esprime il proprio fascino, di notte, con i vari locali e bar presenti, e di giorno, con i lidi, il mare, la spiaggia e i paesaggi mozzafiato, autentiche scenografie che stregano il turista che giunge per la prima volta in questi luoghi, in modo particolare se l'arrivo è in aereo.

Si tratta di un esempio significativo di macchia mediterranea, tipico nei nostri paesaggi siciliani, contornato da una bellissima costa che si estende nel tratto di mare compreso tra Isola delle Femmine e San Vito lo Capo, sotto il nome di "Golfo di Castellamare".

Il tratto da me considerato come oggetto di studio è quello che si estende per i due comuni più volte citati, ovvero quello di Cinisi e di Terrasini.

Una bellissima costa che, come si può facilmente intuire già dal suo nome stesso, “Cala Rossa”, consiste in una piccola insenatura bagnata da un mare limpido e cristallino e sovrastata da spettacolari rocce rosse venate di bianco.

Ancora nei pressi di Terrasini, proseguendo sulla strada che conduce a Cala Rossa, superati i complessi residenziali privati, dopo circa 1 chilometro e mezzo, si trova la Riserva Naturale di Capo Rama, un panorama da non perdere. Si tratta di un'altra scogliera, questa volta di colore bianco, dominata da una torre di avvistamento cinquecentesca, che offre splendide vedute.

Torre di Capo Rama, fa parte di un sistema di Torri costiere della Sicilia, quale sistema difensivo di avvistamento dei navigli saraceni, infatti, anticamente, le coste mediterranee erano tormentate dai corsari barbareschi, e dai corsari ottomani.

Tra Cinisi e Terrasini, dunque è possibile individuare altre 5 torri d'avvistamento, per un totale di 6, quella di Paternella, e di Torre Alba e, ovviamente, la già citata, di Capo Rama, localizzate sul comune di Terrasini, mentre le restanti 3 si trovano sul territorio di Cinisi e sono rispettivamente quelle di Pozzillo, Molinazzo e della Tonnara dell'Orsa.

L'aspetto che mi preme più di tutti considerare è legato alla valorizzazione di questo paesaggio. Anche se molto è stato fatto negli anni, come, ad esempio, la pista ciclo-pedonale sul lungomare di Terrasini, in realtà ritengo che sia ancora poco, e che ancora molto altro si possa fare, ad esempio cercando di mettere in rete le torri d'avvistamento, creando un sistema unico ed omogeneo, facendo conoscere, soprattutto ai cittadini, il proprio passato, ma, specialmente ai turisti, degli scenari singolari ed emozionanti.

Pertanto, poiché il turismo è uno degli aspetti principali legati alla crescita di un territorio, è su queste ricchezze che si deve, necessariamente, puntare.

La difficoltà risiede nel cercare d'individuare caratteristiche d'unicità che possano evidenziare e differenziare questi luoghi, rispetto ad altre località balneari; perché bisogna evitare il rischio di una omogeneizzazione dei territori, riuscendo nell'intento di far apparire, questo, un luogo singolare agli occhi di chi lo visita.

Capitolo Primo- Quadro Conoscitivo

Analisi dell'area di studio

1.1 Inquadramento territoriale

Procedendo nel mio progetto, devo, innanzitutto, definire, all'interno della Regione Sicilia, la localizzazione geografica dei comuni di Cinisi e di Terrasini.

I due comuni si estendono su una parte della Provincia di Palermo, da cui distano circa 35 km (fig.1-2), godendo di tutta una serie di vantaggi e opportunità, dovuti alla vicinanza alla grande città, senza subirne direttamente il caos e il traffico.

Questi due comuni confinano, oltre che tra loro, con i comuni di Trappeto e di Partinico a sud-ovest, e con Carini a sud-est, oltre che, ovviamente, con il mare a nord.

Da un punto di vista morfologico, si tratta di una zona particolarmente eterogenea, sita all'interno del Golfo di Castellamare, località rinomata nel mondo, contraddistinguendosi per un'area costiera che si estende da ovest a nord-est, caratterizzata da insenature e grotte di notevole interesse paesaggistico; e per un'area collinare e montuosa, che, allontanandosi dalla costa ed addentrandosi verso Montagna Longa e Monte Pecoraro, comincia a delineare un paesaggio per certi versi unico, dato dalla commistione di mare e montagna così vicini.



Figura 1



Figura 2

1.2 Analisi Storica

Mi sembra indispensabile compiere un rapido excursus storico, per cercare di comprendere pienamente le vicende che hanno portato alla formazione, crescita e sviluppo di questi comuni. In realtà per quanto mi sforzassi a sintetizzare la storia di questi luoghi, ho riscontrato delle difficoltà nel cercare di raccontarne il passato, in quanto bisogna evidenziare delle discordanze tra i due comuni, che obbligano a considerarne la storia in maniera distinta.

Ai fini della suddetta analisi, importanti sono stati gli studi storici effettuati negli anni passati dal professor Vito Mangiapani (1910).

L'origine dell'attuale centro abitato di Cinisi risale ai primi decenni del XVII secolo; anche se alcuni, come ad esempio il Galvaruso, ritengono che il nome di Cinisi derivi dal greco "kovio" o dal latino "cinis" stando a significare "ruderi di una città vecchia ed incenerita", giustificando, quindi, una datazione di fondazione di epoca più remota, nel XII secolo, testimoniata da un casale prossimo alla costa tirrenica, ad est di Palermo.

Si pensa che il casale, di dominazione araba, situato nella zona denominata "Castellaccio", fosse stato fondato, durante la prima metà dell'800, in una posizione strategica, caratterizzata da una gola protetta alle spalle dai monti, che si estende verso il mare. Sulla sua struttura architettonica sono state avanzate alcune ipotesi, secondo le quali doveva trattarsi di un complesso fortificato, comprendente anche torri di difesa, localizzato, probabilmente, dove oggi sorge il santuario della Madonna del Furi, edificato nel 1758.

Con la scomparsa della dominazione Araba e il subentro dei Normanni in Sicilia, la popolazione del casale cominciò a diminuire ed infine a scomparire. I Normanni, infatti, sbarcarono in Sicilia nel 1061 e s'impadronirono dell'isola nel 1072, divenendone signore il conte normanno Ruggero d'Altavilla, che assediò e conquistò Jato e Cinisi, avviandone la rovina, tanto che verso la metà del XIII secolo il paese era già disabitato.

Una volta spopolata, Cinisi rimase a disposizione del Re Manfredi, che, nel 1263, dona il casale a Matteo Pipitone. Dopo qualche anno, divennero signori del feudo il di lui fratello, Nicolò Pipitone e i suoi discendenti. Dopo di lui, donna Alessandra, figlia di Nicolò, sposò Nicolò Bilingeri, dalla cui unione nacque Violante Bilingeri, che, nel 1350, sposò il notaio Fazio di Fazio.

Questi divennero i nuovi padroni del feudo, che amministrarono con consapevolezza e intraprendenza, migliorandone la cultura, sviluppando la pastorizia ed impiantando la tonnara, nella parte orientale del territorio comunale di Cinisi, zona che prese il nome "dell'Ursa".

Alla loro morte, i coniugi essendo privi di eredi diretti e avendo mantenuto dei buoni rapporti con i monaci Benedettini di San Martino delle Scale, lasciarono al loro monastero tutti i loro averi ed in particolare il territorio di Cinisi. Fin da subito i monaci migliorarono le condizioni del feudo, attuando delle riforme, tuttavia alla fine del XVI secolo, il monastero non si trovava in ottime condizioni ed

era carico di debiti, per cui, con il permesso del Papa Paolo V, i monaci decisero di dare in enfiteusi il feudo, con lo scopo di avere maggiori guadagni.

A partire dal 1610, la popolazione comincia a crescere sempre più, grazie all'affluenza di nuove famiglie, provenienti da terre limitrofe, come Carini, Partinico e Alcamo.

Nell'anno 1617, sotto l'Abate Andre di Palermo, viene costruita una magnifica residenza. Il complesso, detto "Corte", comprende una torre di difesa e la chiesa di S. Caterina, oggi sede del Municipio del paese. Verso la fine del XVI secolo, i Benedettini costruirono un'altra torre costiera a protezione della tonnara dell'Ursa.

A partire dal XVII secolo, avviene un importante sviluppo dell'insediamento urbano edificato, che porta ad una considerevole crescita economica e ad un aumento della popolazione, che passa da 3.000 abitanti della seconda metà del XVIII secolo, ai circa 6.000 del 1798. L'impianto urbano attuale deriva dall'avvicinamento di due nuclei originari, realizzati durante due diverse fasi d'espansione, ruotati di 90° l'uno rispetto all'altro, ma accomunati da caratteristiche simili. La principale consiste nella suddivisione del tessuto urbano in un sistema di strade rettilinee e parallele.

La parte più antica, detta "Chiusa", si trova in direzione della montagna, adattata ad una conformazione morfologica del suolo in pendenza, rispetto alla restante superficie urbana.

Lo sviluppo urbano successivo di Cinisi, a partire dal 1700, è fondamentalmente lineare, con strade larghe e diritte, parallele ed ortogonali tra loro, in direzione nord-sud.



Figura 3 – Foto Storica, Cinisi (c.so Umberto I 1907)



Figura 4 – Foto Storica, Cinisi (p.zza V. Emanuele anni '20)

Per conoscere la storia del Comune di Terrasini, è fondamentale porre l'attenzione sulla storia di Carini, questo perché il passato di questi luoghi s'intreccia con il susseguirsi delle casate feudali che li governarono.

Subito dopo la cacciata dei musulmani da parte di Ruggero I, il feudo di Carini, comprendente anche il feudo di Terrasini, viene assegnato per meriti di guerra al feudatario Rodolfo Bonello.

L'anno 1350 è di particolare importanza storica, in quanto il feudo di Terrasini viene nominato, per la prima volta, in un atto notarile, con il quale Donna Alessandra Bilingeri assegnava in dote al genero Fazio Di Fazio alcune terre confinanti, «secusterrasvocatas li Terrasini». (Cascio S., 1981, pag 200) Dopo varie vicende, nel 1397 il feudo viene concesso a Umbertino La Grua, capostipite della famiglia La Grua – Talamanca, che, fino all'estinzione della baronia, manterrà la signoria.

Si pensa che il nome Terrasini derivi dal latino *Terra sinus* (terra del golfo), che, probabilmente, divenne Terrasino, prima e, successivamente, Terrasini, questo giustificato dalla presenza di Capo Rama, che rappresenta la punta del Golfo di Castellamare.

È stato per parecchi anni motivo di studio e dibattito il ritrovamento di relitti di navi romane, avvenuto nel mare antistante Terrasini, ora conservati nell'Antiquarium Comunale, perché su di esse si sono fatte diverse ipotesi sulla presenza di antichi stanziamenti romani lungo il litorale terrasinese. In realtà, non si è mai avuta alcuna prova di abitati preesistenti, dunque si può affermare con certezza, che, nella zona dove è presente attualmente il centro urbano di Terrasini, non sia mai esistito alcun tipo d'insediamento precedente.

È intorno alla metà del XVII secolo che, dal feudo di Carini, si trasferiscono i primi gruppi di contadini per lavorare i campi nel feudo dei La Grua – Talamanca. E' ovvio che il primo centro abitato di Terrasini dovesse nascere per opera di contadini provenienti da Carini, questo perché i signori del feudo non avrebbero mai concesso a degli sconosciuti di coltivare le proprie terre.

È in questo periodo che il borgo va sempre più crescendo, grazie all'immigrazione di contadini, sempre più attratti dalla possibilità di avere terre da coltivare in enfiteusi. Contemporaneamente, al di là del torrente Griffa, si va creando un borgo di pescatori, grazie alla presenza di condizioni naturali favorevoli alla creazione di un piccolo porto peschereccio: Favarotta, dall'arabo *fawara*, cioè sorgente, in riferimento ad una sorgente d'acqua esistente nella zona.

Grazie al predominanza del contratto di enfiteusi, Terrasini sarà uno dei pochi comuni della Sicilia in cui, dallo sfaldamento della proprietà feudale, non si creerà un altro tipo di latifondo, in quanto ogni contadino avrà la possibilità d'acquistare, in piena proprietà, il pezzo di terra detenuto in enfiteusi. Tutto ciò spiega come, ancora oggi, il territorio agricolo di Terrasini sia frazionato in tanti piccoli appezzamenti.

Il 1680 segna un punto di svolta per l'identità di Terrasini: la realizzazione della chiesa di Santa Fara a Cinisi, che permette alla popolazione di Cinisi e di Terrasini, dipendente dall'Arcipretura di Carini, di non essere più obbligata a recarsi in quel luogo per ricevere i Sacramenti.

Non bisogna aspettare molto perché, nel giugno del 1707, anche gli abitanti di Favarotta, dipendenti dall'Arcipretura di Cinisi, ottengano la propria chiesetta, dedicata a Santa Rosalia, di cui fruiranno anche gli abitanti del borgo di Terrasini, i quali inizieranno a distinguersi e identificarsi sempre più da quelli di Cinisi. Di lì a poco, anche gli abitanti di Terrasini cominciarono a chiedere al Barone

Donato Gazzara, signore di Terrasini dal 1663 al 1713, l'erezione di una propria chiesa, che, dopo varie vicissitudini, verrà edificata nel 1749, quando già i La Grua saranno ritornati in possesso del feudo di Terrasini.

Questi anni vengono spesso ricordati per le continue contese tra i Monaci Benedettini di Cinisi, i La Grua, gli abitanti di Favarotta, che continuavano a dipendere dalla Parrocchia di Santa Rosalia, e i Terrasinesi veri e propri. Comunque, nell'Ottobre del 1836, attraverso il Regio Decreto di Ferdinando II, il villaggio di Favarotta cesserà di far parte del Comune di Cinisi per venire unito al Comune di Terrasini.

È di fondamentale importanza ricordare un altro importante avvenimento accaduto nel territorio comunale di Cinisi a partire dalla seconda metà dell'900, ovvero la realizzazione dell'Aeroporto di Punta Raisi nell'omonima zona, Aeroporto poi convertito in Falcone Borsellino, in memoria dei giudici assassinati dalla mafia. Ho deciso d'inserire delle tavole per meglio descrivere i cambiamenti che quest'importante infrastruttura ha portato in questa zona.

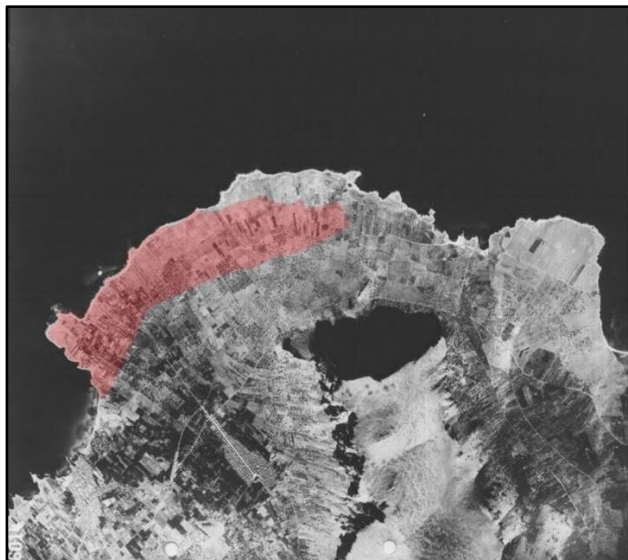


Figura 5 - Aerofotogrammetria 1954 Territorio Aeroportuale
(Fotogramma 6014, Strisciata 18, Foglio 100K 249)

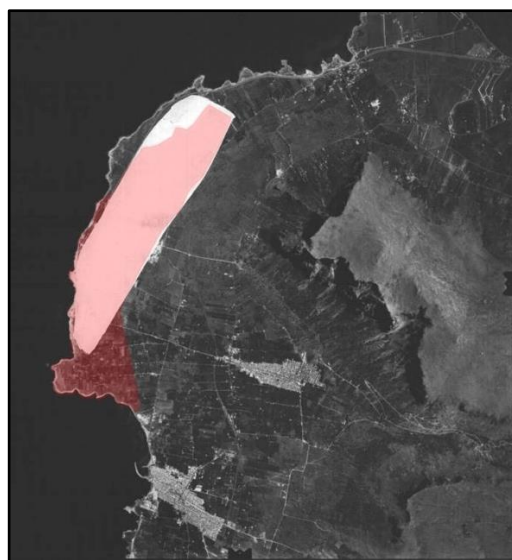


Figura 6 - Aerofotogrammetria 1968 Territorio Aeroportuale
(Fotogramma 835, Strisciata XXXI, Foglio 100K 249)

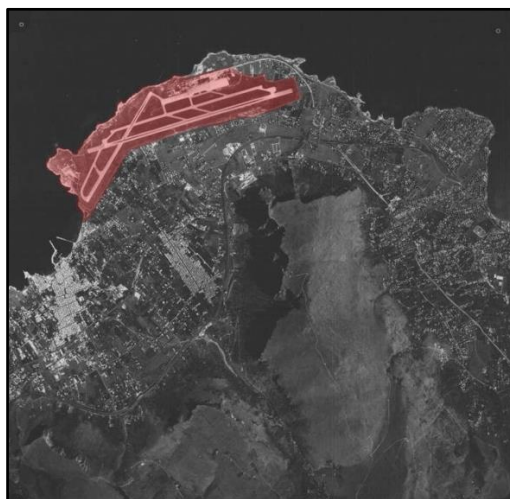
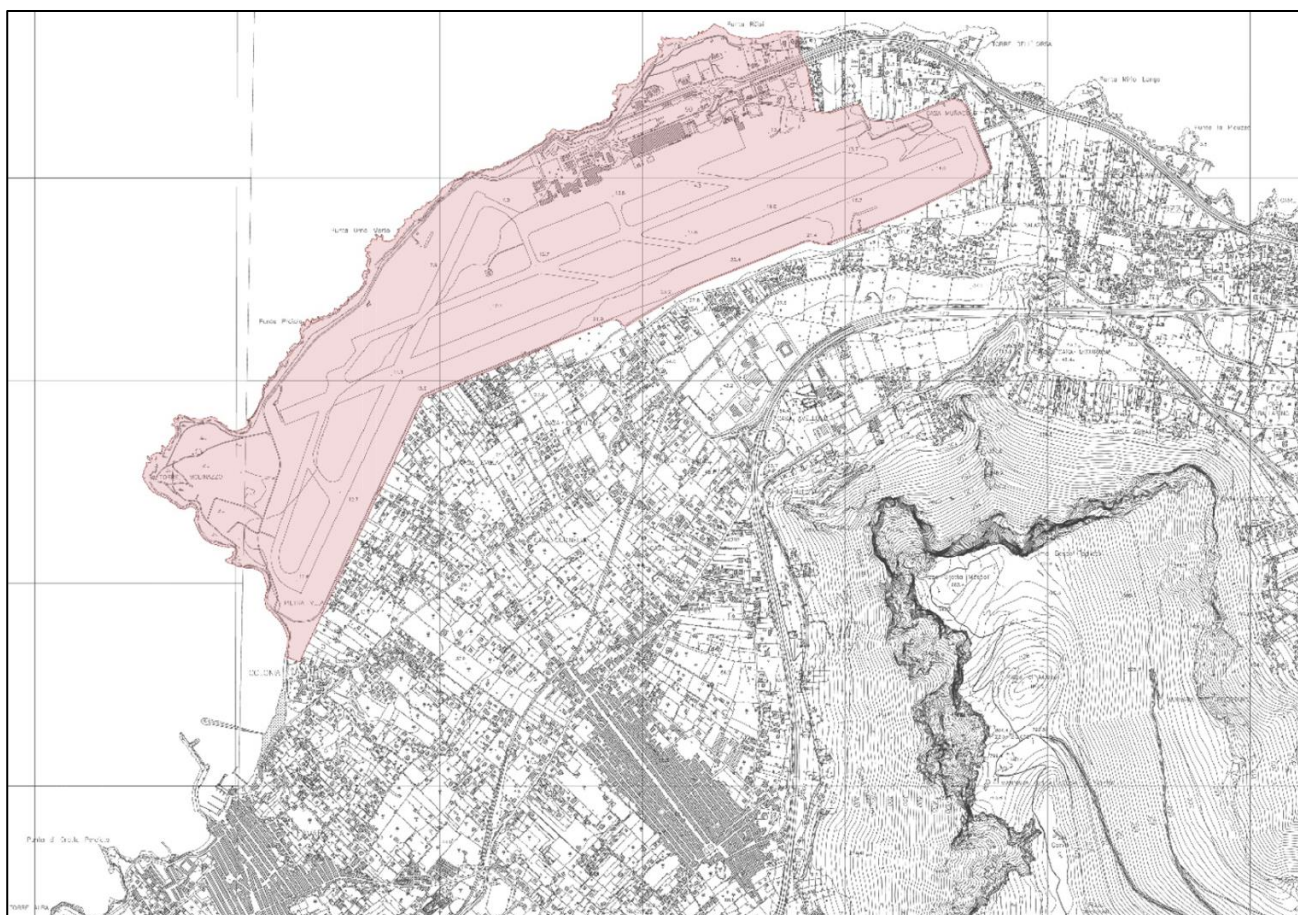
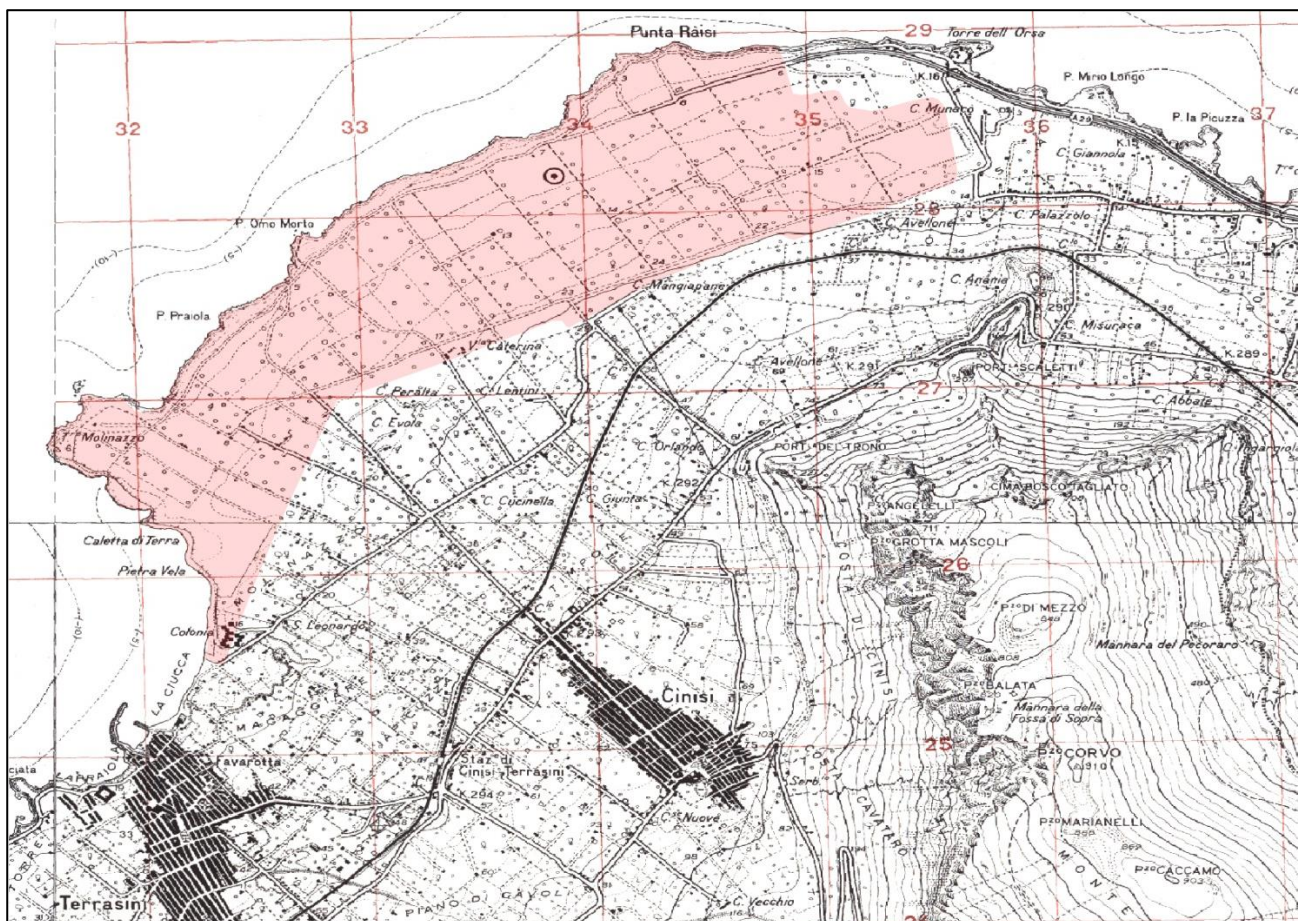


Figura 7 - Aerofotogrammetria 1992 Territorio Aeroportuale
(Fotogramma 45, Strisciata 2, Foglio 100K 249)



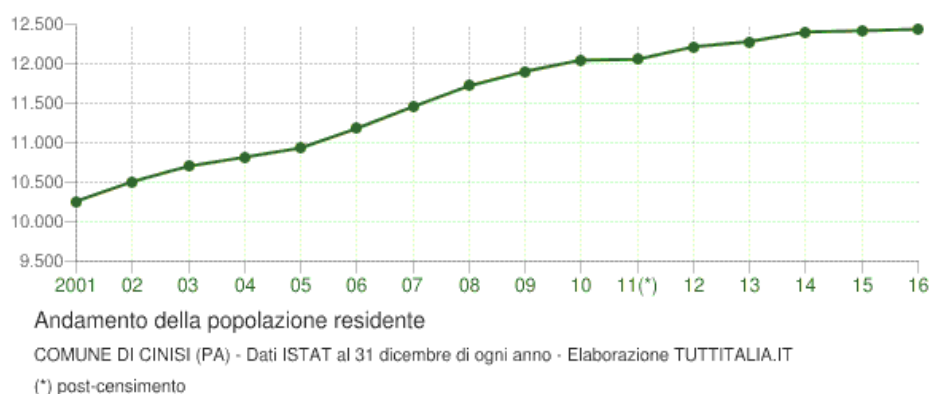
1.3 Analisi sulla popolazione e Traffico Passeggeri “Aeroporto di Palermo”

Un altro aspetto indispensabile per una migliore conoscenza territoriale di questi luoghi, potrebbe essere un’analisi demografica, finalizzata alla comprensione di quali siano gli andamenti delle popolazioni che vivono questi territori. Per trattare i dati demografici, ho deciso, prima, di approfondire brevemente quelli relativi ai singoli comuni per poi cercare di fare un ragionamento d’insieme sui dati a disposizione.

Cinisi

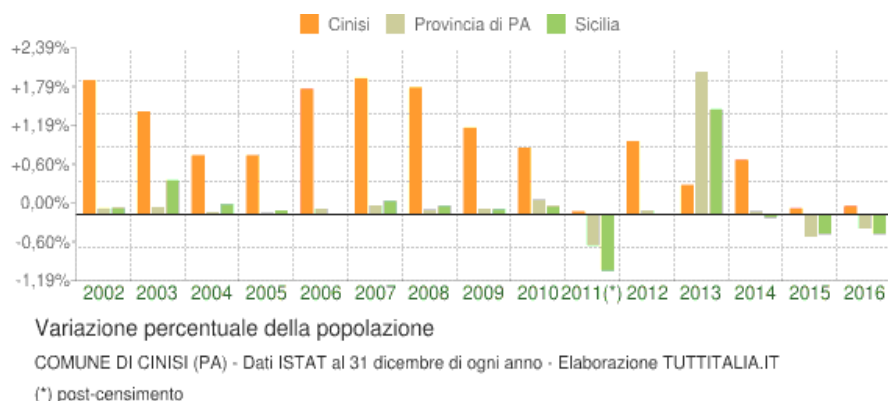
Andamento demografico della popolazione

Andamento demografico della popolazione residente nel comune di Cinisi dal 2001 al 2016. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno.



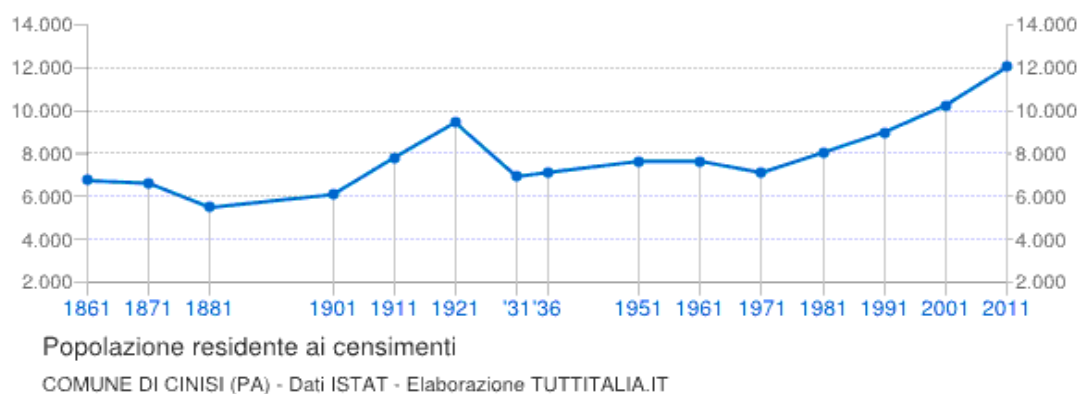
Variazione percentuale della popolazione

Variazioni annuali dal 2002 al 2016 della popolazione di Cinisi, espresse in percentuale, a confronto con le variazioni della popolazione della provincia di Palermo e della regione Sicilia.



Censimenti popolazione 1861-2011

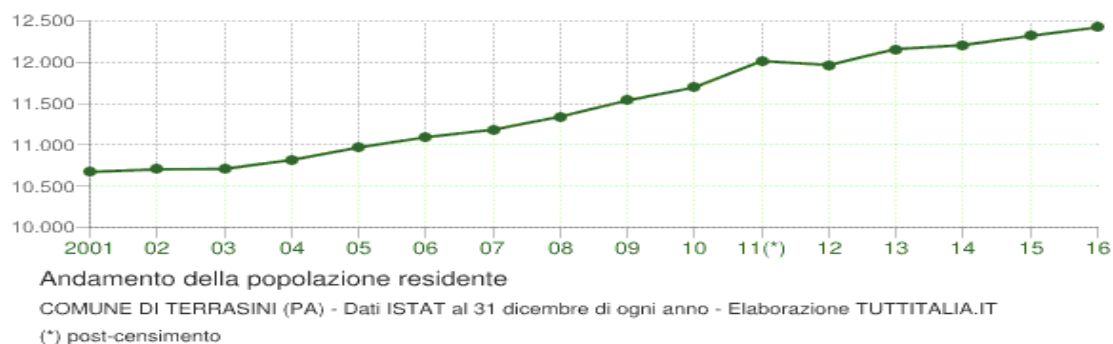
Andamento demografico storico dei censimenti della popolazione di Cinisi dal 1861 al 2011. Variazioni percentuali della popolazione, grafici e statistiche su dati ISTAT.



Terrasini

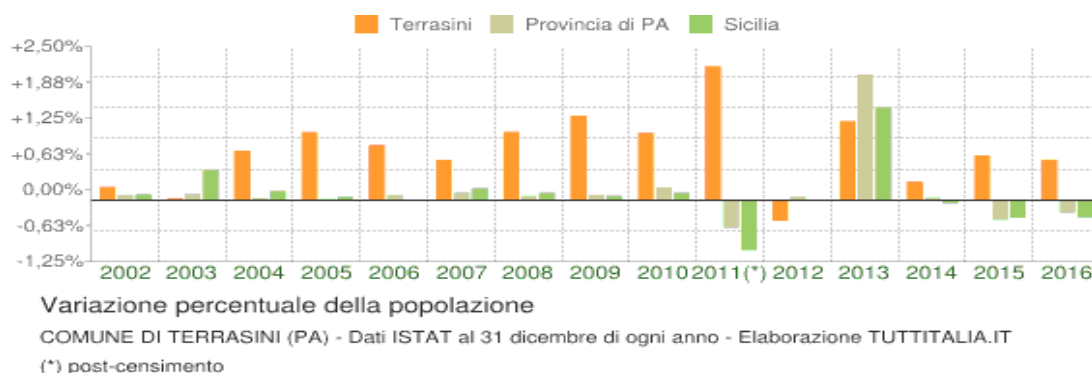
Andamento demografico della popolazione

Andamento demografico della popolazione residente nel comune di Terrasini dal 2001 al 2016. Grafici e statistiche su dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno.



Variazione percentuale della popolazione

Le variazioni annuali dal 2002 al 2016, della popolazione di Terrasini, espresse in percentuale a confronto con le variazioni della popolazione della provincia di Palermo e della regione Sicilia.



Censimenti popolazione 1861-2011

Andamento demografico storico dei censimenti della popolazione di Terrasini dal 1861 al 2011. Variazioni percentuali della popolazione, grafici e statistiche su dati ISTAT.

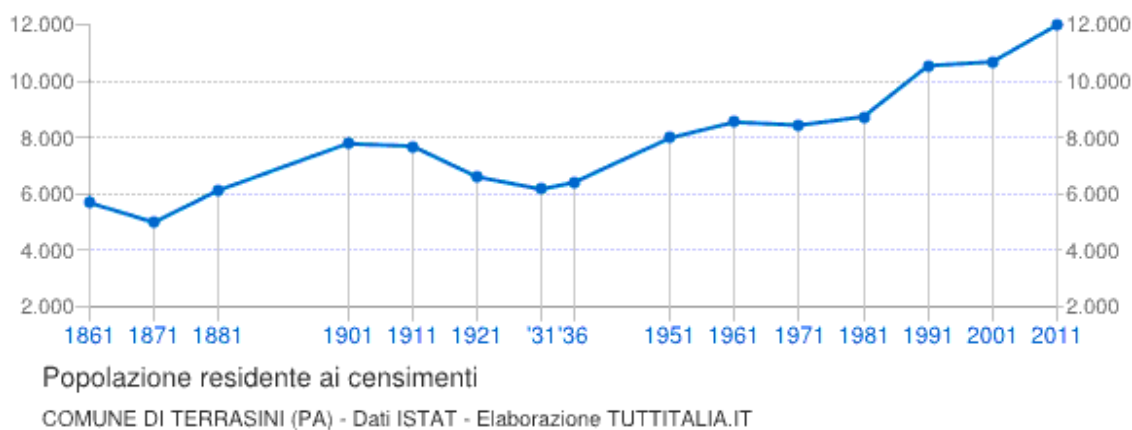


Figura 10 - Andamento demografico totale dei due comuni nei diversi anni (2001- 2011- 2016). Fonti: Demoistat

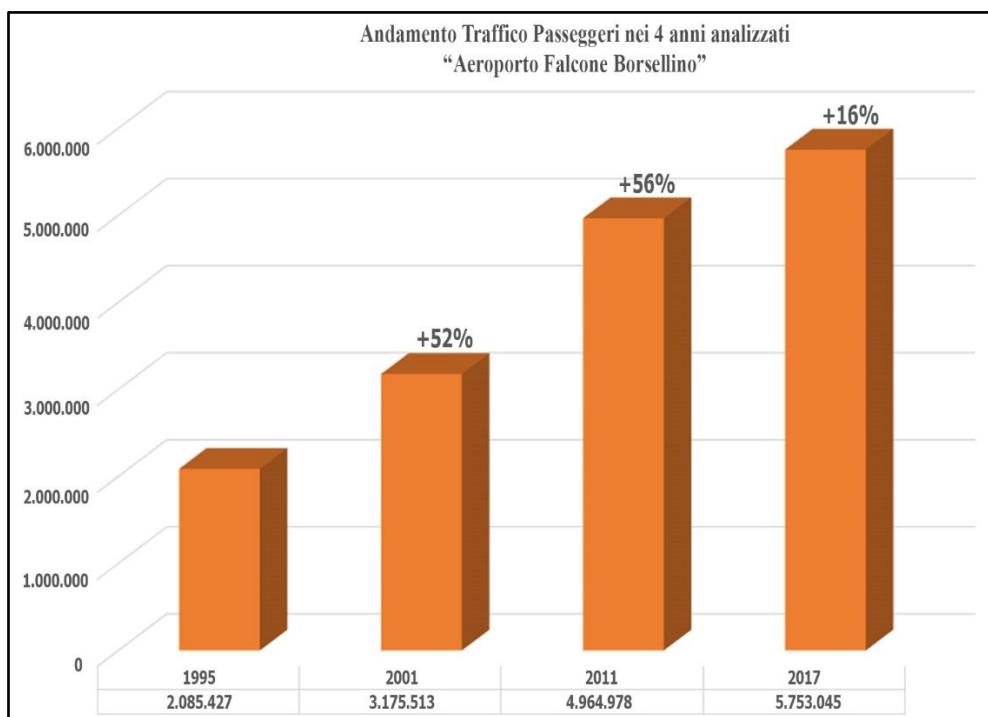


Figura 11 - Andamento Traffico passeggeri Aeroporto "Falcone Borsellino" (1995 – 2001 – 2011– 2017).
Fonti: GESAP Aeroporto di Palermo – Statistiche di Traffico

Quello che si evince dai dati analizzati (fig. 10) è un trend demografico in netta crescita negli anni. Il numero totale degli abitanti dell'area di studio, oggetto della tesi, infatti, registra un andamento positivo e in netta crescita dal 2001 al 2011 (da 20.931 a 24.071 abitanti, con un incremento del 15%), dati relativi ai censimenti ISTAT della popolazione, ma evidenzia, altresì, nell'ultimo censimento demoistat del 2016, un andamento più stabile, con un minore incremento del 3%, per una popolazione totale di 24.861 abitanti.

L'incremento demografico della popolazione nei due comuni è, di fatto, un aspetto alquanto interessante e fa ben sperare in una sempre più consistente crescita sia economica che demografica. Le dinamiche positive sono da attribuire ad un netto aumento del numero di cittadini che si trasferiscono da Palermo o altre grandi città limitrofe, in cerca di realtà urbane più tranquille.

Occorre altresì citare l'importanza della presenza dell'Aeroporto "Falcone Borsellino" in questo territorio, in quanto potrebbe rappresentare motivo di crescita per questi comuni. La fig. 11 permette di spiegare come negli anni questo Aeroporto sia cresciuto sempre più, guadagnando importanza e visibilità.

Questo può essere spiegato prendendo come riferimento l'andamento dei viaggiatori negli anni, ovviamente basandomi sulle statistiche di traffico della GESAP sull'Aeroporto Falcone Borsellino.

Quello che si evince dalla figura 11 è un andamento in continua crescita, infatti da un 2.086.427 di passeggeri del 1995 si è passati ad un 3.175.513 del 2001 definendo un incremento del 52%.

Tale crescita, non si è di certo fermata al 2001, infatti è possibile vedere dal grafico come dal 2001 al 2011 si è passati dai 3.175.513 ai 4.964.978, con un continuo seppur più controllato aumento dei passeggeri nel 2017 a 5.753.045.

A conferma di quanto ho appena detto si può dimostrare come alcune delle più importanti compagnie aeree internazionali, Ryanair, Volotea, Alitalia e EasyJet hanno intensificato le loro rotte proprio a Palermo destinazione tutta la penisola, ma anche parecchie destinazioni europee.

1.4 Analisi Morfologica - Infrastrutturale

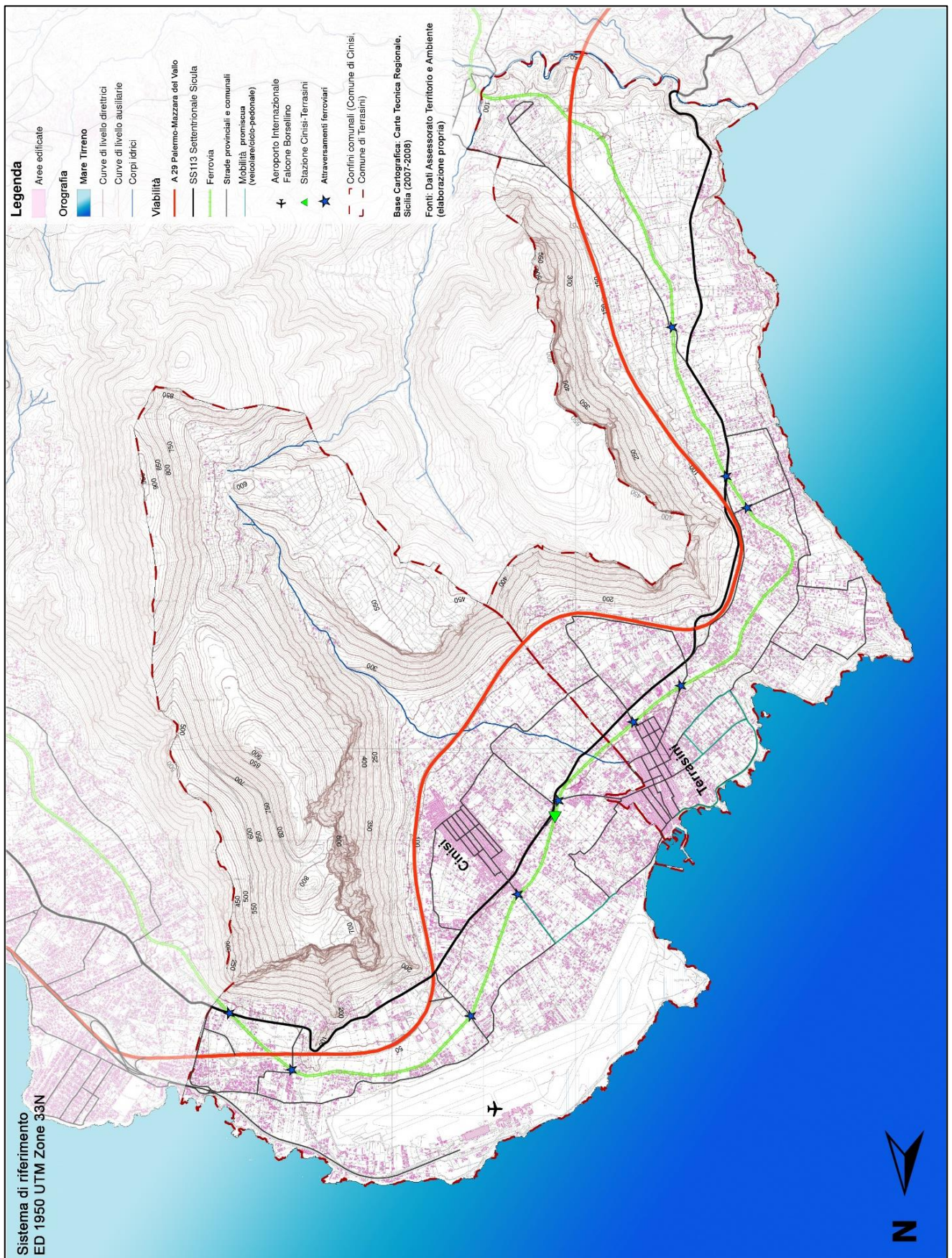


Figura 12 – Analisi Morfologica ed Infrastrutturale (elaborazione propria, fuori scala)

Dalla lettura morfologica della carta topografica di Terrasini e Cinisi, si evince che, malgrado il territorio dei comuni sia di natura prevalentemente pianeggiante e costiera, la peculiarità di questi luoghi risulti essere la presenza, morfologicamente minoritaria, ma paesaggisticamente molto rilevante, di monti che si estendono verso l'interno del Comune di Cinisi, e offrono ai turisti la possibilità di godere di paesaggi mozzafiato. La bellezza paesaggistica completa un pacchetto infrastrutturale particolarmente ricco e di tutto rispetto. Come si può facilmente osservare dalla tavola che descrive il territorio da un punto di vista Morfologico ed Infrastrutturale (fig. 12), nel Comune di Cinisi si trova l'Aeroporto Internazionale "Falcone Borsellino", principale punto di forza, che, attraverso nuove politiche mirate e funzionali, capaci di far fruttare a pieno i flussi turistici che giungono periodicamente in Sicilia, potrebbe trasformarsi nella principale opportunità di crescita ed espansione sia demografica, come evidenziato dai trend riportati nel paragrafo precedente, che economica.

All'Aeroporto, la più importante delle infrastrutture presenti, si affianca un sistema di mobilità su gomma, che rende questi territori particolarmente collegati con il resto della Regione, attraverso l'Autostrada A29 Palermo – Mazara del Vallo, grazie alla quale si possono raggiungere rapidamente le due Province vicine di Palermo e Trapani; e la strada statale "SS 113 Settentrionale Sicula", di particolare importanza, in quanto, seppur in tempi maggiori rispetto ad una normale autostrada, collega la Provincia di Trapani a quella di Messina, passando per tutti i paesi del territorio.

Infine, mi pare indispensabile trattare quello che ritengo essere uno dei punti dolenti di questo argomento: i collegamenti ferroviari. Nonostante sia presente la ferrovia che collega Palermo con Trapani e proprio Cinisi sia dotata di una sua stazione ferroviaria, ancora non sono stati raggiunti dei livelli ottimali di utilizzo del trasporto su ferro. Il servizio ferroviario e la ferrovia, troppo spesso, sono penalizzati da disservizi, ritardi e rallentamenti che causano, di fatto, malumori da parte degli utenti. Mi sento comunque di dover puntualizzare che la causa principale di tutti questi disservizi è momentanea, conseguenza dei lavori di ammodernamento della ferrovia per la realizzazione del secondo binario, che, da ormai 6 -7 anni si prolungano, senza vedere una data precisa di conclusione. Di fatto, quello che mi fa ben sperare è che una volta terminati i lavori, il servizio ferroviario dovrebbe riprendere in maniera ottimale, diventando una valida alternativa al trasporto su gomma.

1.5 Analisi Ecologica-Ambientale

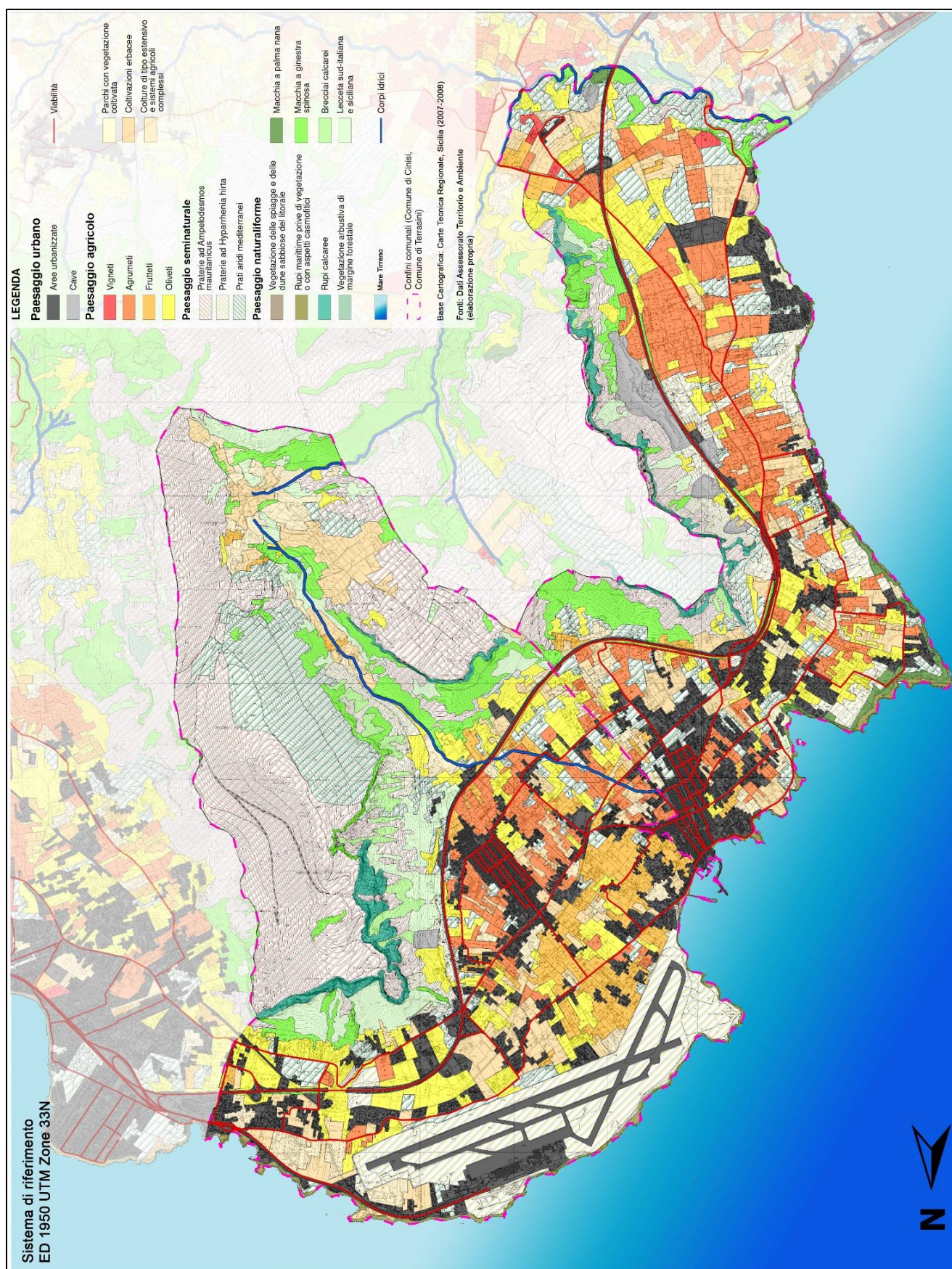


Figura 13 – Analisi Ecologica ed Ambientale (elaborazione propria, fuori scala)

Prima di soffermarci sull'analisi ecologica del paesaggio, è essenziale capire il significato e la natura dell'analisi stessa.

Spesso si pensa al paesaggio come a qualcosa legato ad un fattore essenzialmente estetico, senza tener conto che, oltre ad essere un elemento visibile, il paesaggio è il risultato di più componenti, da quelle geologiche a quelle antropiche, le cui connessioni sono di natura ecosistemica.

Il paesaggio è una struttura di segni, sia naturali che antropici, che ne costituiscono il disegno, ma è, al contempo, un sistema di più ecosistemi nelle loro complesse interazioni.

La continua interazione ed il costante dialogo tra questi due ambiti e la loro incessante metamorfosi porta alla ridefinizione del concetto di paesaggio, in quanto questo si trasforma, da semplice oggetto di studio, in strumento essenziale per lo studio dello stesso.

Mentre l'ecologia dell'ecosistema studia i diversi ecosistemi, l'ecologia del paesaggio verte sullo studio di un complesso di ecosistemi interagenti, focalizzando l'attenzione su un diverso livello di organizzazione della vita. L'ecologia del paesaggio, infatti, tende ad analizzare e a progettare paesaggi, cioè organizzazioni con elevata stabilità dinamica, concentrandosi sulla struttura del paesaggio e dei flussi tra i vari ecosistemi.

La natura di tale disciplina è più complessa, in quanto *“Un insieme di ecosistemi non produce un ecosistema più grande, ma un paesaggio”* (P. Fabbri, 2007).

Da qui si può definire il paesaggio come l'espressione visibile di un sistema ambientale molto più complesso e articolato.

L'obiettivo principale dell'ecologia del paesaggio è triplice e comprende la conservazione della natura, la progettazione ed il recupero ambientale e la pianificazione territoriale.

Nel corso del XIX secolo, come ben sappiamo, non solo è cambiata molto la concezione di paesaggio, ma anche quella di “natura” stessa, specie nella concezione dei paesaggi agricoli, dettata dall'espansione economica, che ha trasformato anche le pratiche legate all'agricoltura.

L'agricoltura moderna ha modificato considerevolmente i suoi rapporti con l'ambiente produttivo, al contrario di ciò che accadeva con l'agricoltura tradizionale, che adattava le sue forme di utilizzo ai condizionamenti esterni, sfruttando le caratteristiche proprie del terreno.

L'agricoltura moderna, invece, ha messo in atto una specializzazione delle produzioni e ciò ha portato, oltre che ad un'eccessiva semplificazione della catena alimentare, ad una regressione di quella che era la ricchezza biologica della terra.

Ne scaturisce un'eccessiva e forzata frammentazione del territorio, e la semplificazione di certi ecosistemi porta ad un depauperamento della qualità dell'ambiente, del suo livello di naturalità.

Di fatto, l'Analisi Ecologica – Ambientale (fig. 13) riassume correttamente quanto detto, infatti si nota un territorio prevalentemente agricolo, fortemente frazionato, giustificato anche dalle diverse colture presenti.

L'attenzione, in primis, ricade soprattutto sulle aree urbanizzate, comprendendo sia quelle relative all'edificazione avvenuta nei decenni precedenti, sia quelle utilizzate per scopi infrastrutturali. Dall'analisi, si nota come questa tipologia d'uso del suolo sia particolarmente presente un po' su tutto il territorio oggetto d'analisi, facendo quindi riferimento a comuni con centri urbani non particolarmente definiti nello spazio, caratterizzati da una continua espansione urbana, che porta, quasi, ad un avvicinamento dei due centri.

Per quanto concerne lo studio agricolo, si evince un territorio particolarmente coltivato, soprattutto lungo la piana costiera, contraddistinto da campi d'agrumeti, frutteti ed oliveti.

Di fatti, questi luoghi, hanno un forte identità agricola, essendo stata, questa attività, nel passato, la principale fonte economica e di guadagno per molte famiglie.

Per quel che concerne il paesaggio semi-naturale, le aree legate ai coltivi abbandonati sono soprattutto localizzate lungo le creste dei monti, sul territorio comunale di Cinisi, individuate da prati aridi mediterranei e praterie, andandosi a definire come principale elemento naturalistico di queste terre.

Il paesaggio naturaliforme è caratterizzato prevalentemente dalla presenza, lungo le coste, di vegetazione delle spiagge e delle dune sabbiose, di macchie sia a palma nana che a ginestra spinosa. Soprattutto la palma nana è un tipico elemento che contraddistingue la macchia mediterranea, diffusa maggiormente in zone calde e vicino alle coste, crescendo principalmente su terreni rocciosi o sabbiosi.

1.6 Analisi del rischio idrogeologico

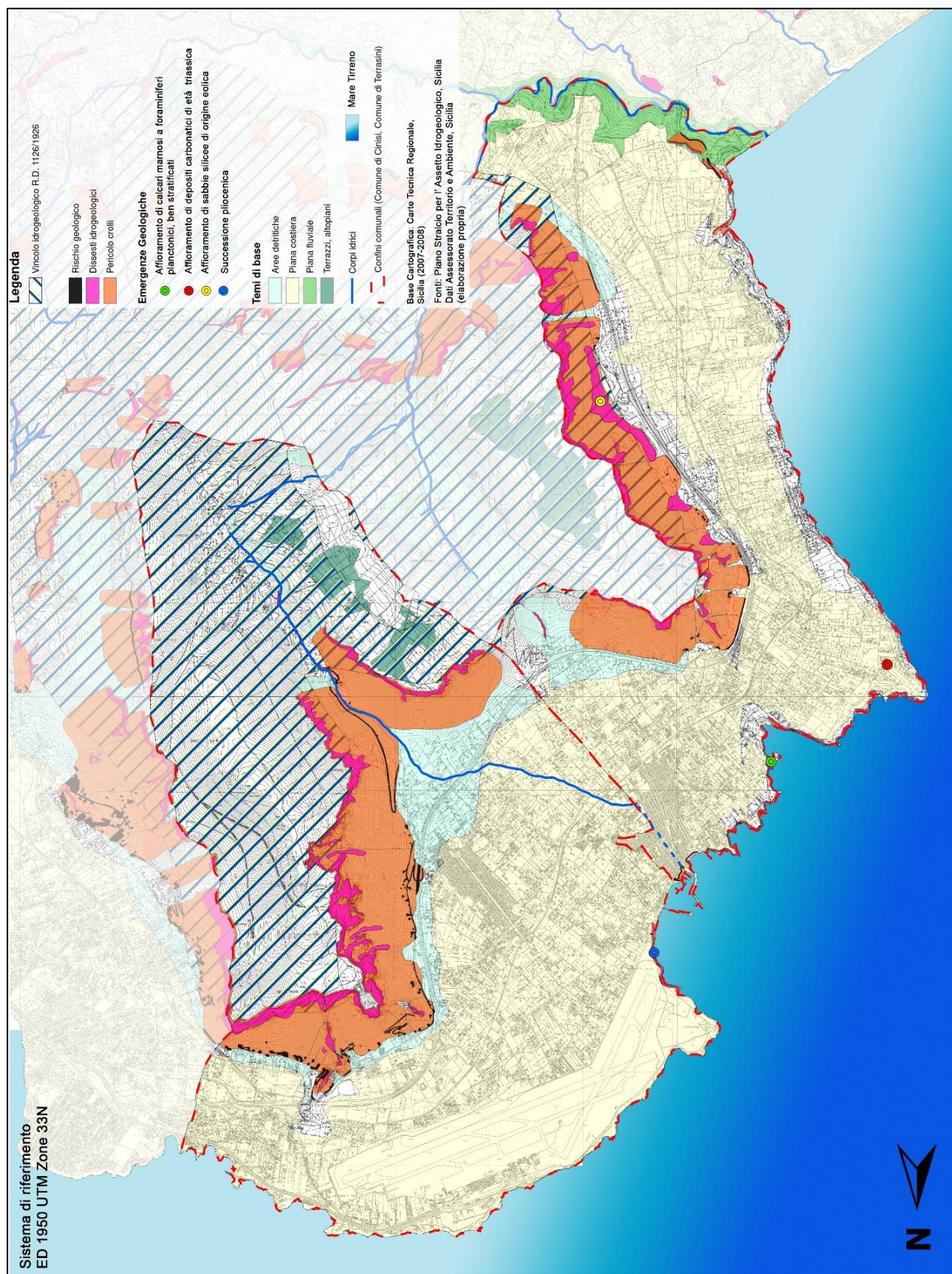


Figura 14 – Analisi sul rischio Idrogeologico (elaborazione propria, fuori scala)

Dalla mappa dell'analisi del rischio, che si può osservare nella figura in alto (fig. 14), il territorio che sto studiando risulta compreso all'interno del vincolo idrogeologico, istituito già dal R.D. 1126/26, con lo scopo di porre l'attenzione sull'area montana, soprattutto per la presenza di diversi torrenti, in particolare il Torrente Furi, che attraversa totalmente il territorio comunale di Cinisi per poi scorrere nel sottosuolo di Terrasini e infine sfociare nel golfo di Castellamare.

I fattori di criticità, all'interno dell'area di studio, riguardano principalmente il pericolo crolli e il rischio geologico, nella parte immediatamente superiore ai centri cittadini, salendo verso la montagna, motivo per cui il pericolo frane è un aspetto importante da tenere in considerazione.

Inoltre, occorre considerare i dissesti idrogeologici presenti, non soltanto nell'area settentrionale, ma anche nell'area costiera, nella zona che va dalla riserva di Capo Rama, costeggiando il terreno a strapiombo, fino a raggiungere il Comune di Trappeto.

Come si può osservare dall'analisi qui in alto rappresentata, sul territorio che stiamo considerando, sono presenti quattro emergenze geologiche di rilevante interesse territoriale:

- Affioramenti di calcari marnosi a foraminiferi plactonici, ben stratificati;
- Affioramenti di depositi carbonatici d'età triassica;
- Affioramenti di sabbie silicee d'origine eolica;
- Successione pliocenica.

Pongo l'attenzione in modo particolare, su quelle presenti lungo la costa, per poter comprendere questi luoghi in maniera esaustiva.

«Il complesso calcarenitico, tipico delle principali piane della Sicilia occidentale (ad esempio Piana di Palermo, Carini, Cinisi-Terrasini) è costituito da successioni biocalcarenitiche e/o biocalcirudiche di età pleistocenica, con intercalazioni sabbioso-siltose. La falda idrica ospitata è di tipo libero o semi-confinato, fenomeno che, associato all'intenso sfruttamento delle falde ospitate, ha innescato estesi fenomeni d'ingressione marina.»²

² Monti di Palermo inquadramento, Bacino Idrogeologico Monti di Palermo.

http://www.regione.sicilia.it/presidenza/ucorifiuti/acque/DOCUMENTI/DOCUMENTI_E/E3/PALERMO/inquadramento.pdf (data consultazione 09 Ottobre 2017)

1.7 Analisi dei valori sanciti

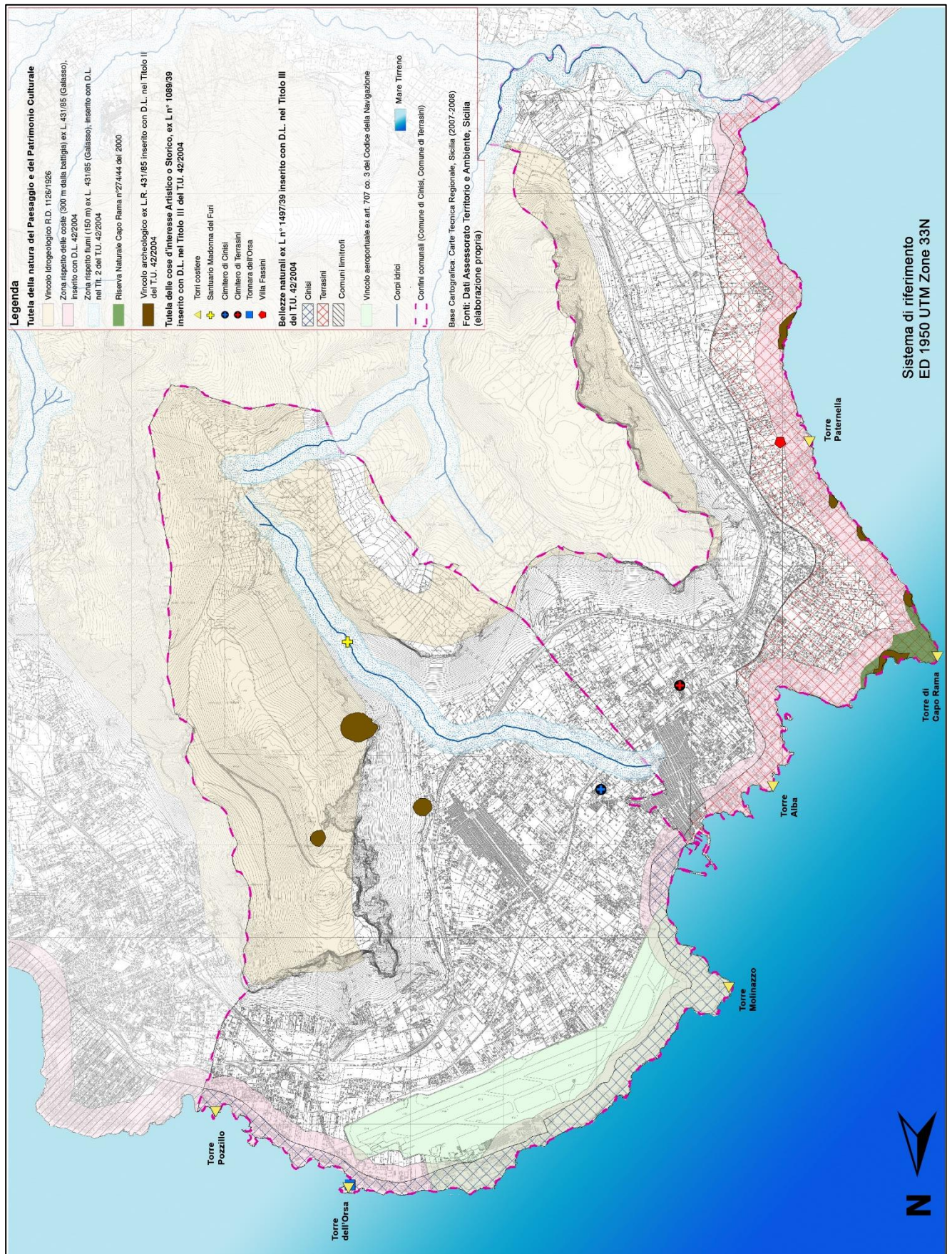


Figura 15 – Analisi dei Valori Sanciti (elaborazione propria, fuori scala)

La carta dei valori sanciti e delle tutele (fig. 15) racchiude l'insieme di tutte le componenti storico-culturali, paesaggistiche e naturalistiche di un determinato territorio, che ritrovano riconoscimento attraverso un atto normativo, dove la stessa prescrizione (con conseguenza immediatamente operativa) assume valore di legge. L'analisi qui rappresentata è stata costruita sulla base dei piani che interessano l'area, ovvero le Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale e dei Piani Regolatori Generali dei Comuni di Cinisi e di Terrasini.

L'individuazione dei beni sottoposti a vincolo è stata dedotta dal documento "Carta dei vincoli paesaggistici" delle Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, trovando poi riscontro nelle tavole di PRGC, e, ovviamente, corrispondenza normativa all'interno del Decreto Legislativo 42/2004 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio. È stato così possibile condurre una identificazione puntuale.

Una volta mappati e georeferiti i beni sul territorio, sono state individuate anche le aree vincolate ad usi civici, relativi ai nuclei storici consolidati.

Dalla tavola dei valori sanciti si evince che trattasi di un territorio parzialmente vincolato, per la ricca presenza di beni, di infrastrutture e di aree naturalistiche.

Infatti, il vincolo idrogeologico è ben visibile su gran parte dell'area montana, legittimato dalla presenza dei torrenti che scorrono su Monte Pecoraro ed appare, quindi, fondamentale tenere sotto controllo questi aspetti idrogeologici.

Inoltre vengono individuati e mappati i vincoli dell'ex D.L. 431/1985 (legge Galasso) ed oggi inseriti nel Titolo II del Testo Unico, Codice Urbani 42/2004 ovvero la zona di rispetto delle coste, 300 metri dalla battigia, e la zona di rispetto dei fiumi, 150 metri dalle rive.

Il vincolo archeologico individuato dal D.L. 42/2004 del Titolo II, riconosce otto aree d'interesse archeologico, e dunque da preservare come: C.da Dammusi, Fosso di Sopra, Grotta Grande, Grotta dei Nassi, Grotta dei Palombi, Grotta di Cala Porro, Grotta dei Parrini e Pizzo Castellaccio.

Inoltre, nel Patrimonio d'interesse Storico Artistico, occorre ricordare i beni vincolati dalla ex L. n° 1089/1939 (legge Bottai) inseriti nel Testo Unico 42/2004 quali le torri costiere, la tonnara dell'Orsa, la Villa Fassini, il Santuario Madonna del Furi e i cimiteri dei due comuni.

Tra le diverse tipologie di vincoli presenti, ritengo necessario considerare le tutele sulle bellezze naturali facenti riferimento all'ex L. n° 1497/1939 inserito mediante il D.L. 42/2004 nel Titolo III del Testo Unico. Questi sono presenti soprattutto nella piana costiera, individuati in bellezze individue e bellezze d'insieme.

Un vincolo di particolare rilievo è rappresentato, poi, dall'Aeroporto Internazionale "Falcone Borsellino" sito sul territorio comunale di Cinisi, che porta alla presenza di vincoli aeroportuali, in relazione a quanto definito dall'art. 707, comma 1° del Codice della Navigazione del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

Inoltre ho inserito come allegati le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Terrasini adottato con delibera n° 166 del 05.12.1994 e n° 12 del 09.08.1995 redatto dai progettisti: Arch. Onorato Bommarito, Arch. Giuseppe Gangemi, Arch. Rosolino Giliberti, Arch. Fara Iacopelli.

Le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore del Comune di Cinisi del Febbraio 2008, discendenti dalle limitazioni, divieti e prescrizioni di cui al parere del Genio Civile n. 9382/02 del 16 settembre 2003, e dalla Relazione istruttoria del 10 novembre 2003 redatta dal Responsabile dell'Area tecnica del Comune di Cinisi. Redatto dai progettisti: Urb. Marina Marino, Arch. Simonetta Balistreri, Arch. Salvatore La Barbera, Arch. Cesare Onorato.

1.8 Analisi dei Siti d'Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale

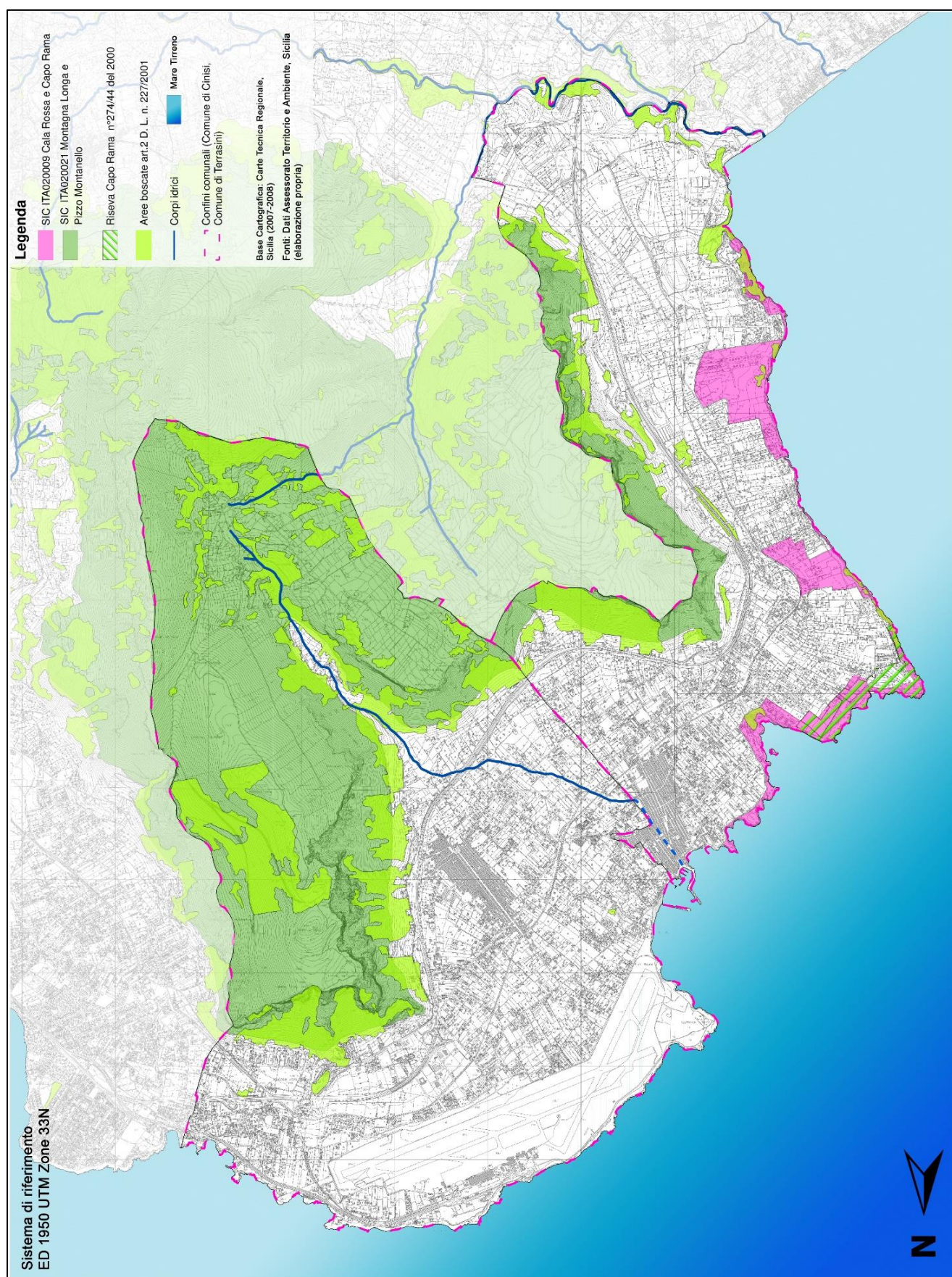


Figura 16 – Analisi dei SIC e ZPS (elaborazione propria, fuori scala)

L'analisi dei S.I.C e Z.P.S. si pone l'obiettivo di georeferenziare e mappare tutti i Siti d'Importanza Comunitaria che sono presenti sul territorio oggetto della tesi. Come si può osservare nella figura in alto (fig. 16), sul territorio sono presenti due Siti Comunitari, quello di Cala Rossa e Capo Rama, nel comune di Terrasini, e quello di Montagna Longa e Pizzo Montanello, nei comuni di Terrasini, Cinisi, Carini, Montelepre e Giardinello.

Il Sito d'Importanza Comunitaria (S.I.C.) "Cala Rossa e Capo Rama" (Codice Natura 2000 ITA020009) si trova nella Sicilia nord-occidentale, più precisamente nel Comune di Terrasini, a circa 30 km ad ovest di Palermo, in prossimità dell'Aeroporto di Palermo "Falcone e Borsellino".

L'area del SIC si estende per una superficie complessiva di 175 ettari, caratterizzata dalla presenza di alte coste rocciose a strapiombo sul mare, in un alternarsi di insenature, promontori, faraglioni e grotte.

Al suo interno, troviamo, per quasi un terzo della sua estensione, la Riserva Naturale Orientata (RNO) "Capo Rama", istituita il 23 giugno 2000, con decreto dell'Assessorato Territorio Ambiente della Regione Siciliana, e affidata in gestione al WWF Italia.

Il territorio a est di Cala Rossa comprende il promontorio dominato da Torre Alba fino alla grotta "Perciata", a ridosso del centro abitato di Terrasini. Le aree più interne sono a stretto contatto con terreni pianeggianti, coltivati ad agrumeti e uliveti.

Il primo formulario Natura 2000 del SIC è stato compilato nel giugno 1998 e successivamente aggiornato nel dicembre 2005. Il Sito di Importanza Comunitaria "Cala Rossa e Capo Rama" è determinato dal codice Natura 2000 di identificazione ITA020009, ai sensi della Direttiva "Habitat" (92/43/CEE). La sua considerazione come Sito di Interesse Comunitario è dovuta alla presenza degli habitat e delle specie di interesse comunitario.

Dagli esami effettuati sul campo, sono state confermate solo 7 tipologie di habitat all'interno del territorio compreso nel SIC (vedi Allegato PDG – Cala Rossa e Capo Rama).

Sempre dall'analisi rappresentata in fig. 16 viene messa in evidenza la Riserva Naturale Orientata di Capo Rama.

Essa si trova all'interno del S.I.C precedentemente descritto, con una superficie di circa 57 ettari, di fatto prende il nome dall'omonima Torre costiera di Capo Rama, che vedremo più nel dettaglio successivamente.

La Riserva contiene, al suo interno, tre geositi, fondati nel 2015: Successione Trassica (d'interesse stratigrafico), Grotta di Cala Porro e Grotta dei Nassi (entrambi d'interesse speleologico).

In queste terre sono presenti rocce calcaree d'origine carbonatica e di laguna, risalenti al Mesozoico, molte delle quali conservano al loro interno fossili.

Il Sito d'Importanza Comunitaria (S.I.C.) di "Montagna Longa e Pizzo Montanello" (Codice Natura 2000 ITA020021) è situato nella parte occidentale dei Monti di Palermo, e ricade all'interno del

territorio dei comuni di Carini, Cinisi, Terrasini, Giardinello e Montelepre. L'area protetta è particolarmente ampia e si estende per 4.748 ettari circa ed è parzialmente inclusa nella ZPS di Monte Pecoraro e Pizzo Cirina.

Il paesaggio vegetale è profondamente legato al vecchio utilizzo, dato che sono facilmente riconoscibili i resti delle antiche coltivazioni di Sommaco (*Rhus coriaria*), che venivano sfruttate per la produzione di tannino, ed i residui di colture arboree, Olivo, Mandorlo, Carrubo, Frassino ecc..

Queste aree sono interessate periodicamente da incendi di natura dolosa, che di fatto ne bloccano la successione e ne causano il degrado (vedi Allegato PDG – Monti di Palermo e Valle del Fiume Oreto).

1.9 Analisi dei Valori Riconosciuti

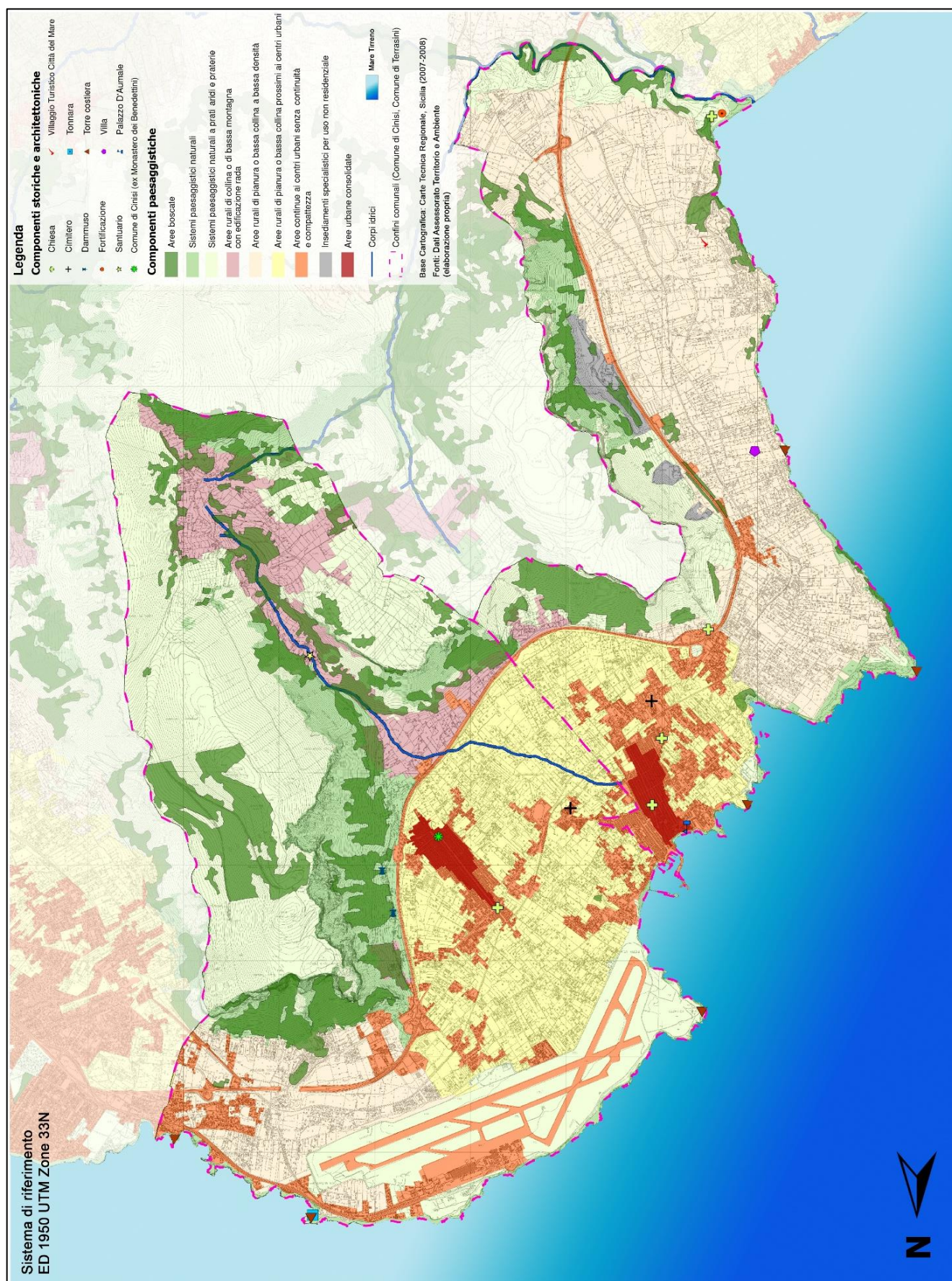


Figura 17 – Analisi dei Valori Riconosciuti (elaborazione propria, fuori scala)

“[...]La vera descrizione di un paesaggio finisce per contenere la storia di quel paesaggio, dell'insieme dei fatti che hanno lentamente contribuito a determinare la forma con cui esso si presenta ai nostri occhi, l'equilibrio che si manifesta in ogni suo momento tra le forze che lo tengono insieme e le forze che tendono a disgregarlo”.

Italo Calvino nella prefazione al testo su Savona “*Ferro Rosso, Terra Verde*”, commissionato dall'Italsider, 1974

Conoscere ed interpretare i valori del paesaggio vuol dire distinguere la stratificazione dei segni e delle testimonianze che hanno contribuito a formare la “memoria” del passato ed è indispensabile per ridisegnare le varie parti del territorio, non più in termini di specializzazione funzionale, ma come identità riconoscibili, sedi di attività umane complesse dei luoghi.

La rappresentazione dell'insieme dei simboli e valori che caratterizzano il rapporto intrinseco con l'ambiente naturale deve essere considerata nel suo insieme, in modo da creare una visione unica, integrata nella cultura e nelle identità del territorio su cui insistono.

Il paesaggio diventa così strumento fondamentale per la comprensione dei valori, delle risorse e delle criticità del territorio.

L'analisi relativa ai valori riconosciuti (fig. 17) è costituita da elementi che coprono la quasi totalità del territorio comunale ed è caratterizzata dai tematismi rispetto alle componenti del paesaggio rurale. Le foreste e i boschi sono una componente strutturale del territorio e una risorsa strategica per lo sviluppo sostenibile dell'intera Regione. I boschi, anche artificiali, sono trattati fra le componenti della vegetazione, alla voce vegetazione sinantropica, creando un accorpamento strumentale fra le componenti del paesaggio vegetale naturale e semi-naturale e quelle del paesaggio forestale antropico, fondato su varie motivazioni. I territori coperti da foreste, che nella quasi totalità sono rappresentati da boschi sottoposti ad una certa pressione antropica, hanno tuttavia un prevalente carattere di naturalità, considerato, inoltre, che i boschi produttivi in senso stretto sono estremamente limitati sul territorio.

Lo studio, poi, si è focalizzato sull'individuazione dei beni ambientali e architettonici, mappando tutti i beni presenti sull'area di studio, oggetto della tesi.

Da questo esercizio di individuazione e mappatura, ho preso atto dei beni presenti sul territorio dei due comuni, che attestano la presenza di torri costiere d'avvistamento, chiese, palazzi nobiliari e altri nuclei storici di piccola-media importanza. Sicuramente degno di nota, è il bene ubicato nel comune di Cinisi ed oggi sede dell'Amministrazione comunale, il Monastero dei Benedettini, un'opera di un importante valore storico-culturale, in quanto rappresenta il passato di queste terre.

Inoltre, facendo riferimento alle Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, ho evidenziato alcuni elementi che a loro volta fanno riferimento a sistemi e specificità presenti nel territorio.

Aree urbane consolidate

Gli insediamenti urbani consolidati, costituiti da tessuti edificati compatti, sono componenti strutturali del territorio.

La disciplina delle aree è orientata al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- a. qualificazione dello spazio pubblico e dell'accessibilità pedonale ai luoghi centrali, con contenimento degli impatti del traffico veicolare privato;
- b. caratterizzazione del paesaggio costruito, con particolare attenzione agli aspetti localizzativi tradizionali (crinale, costa, pedemonte, terrazzo, ecc.) e agli sviluppi urbanizzativi.

Insedimenti specialistici organizzati

Gli insediamenti specialistici per usi non residenziali, si originano prevalentemente all'esterno o ai bordi degli insediamenti urbani.

Aree rurali di specifico interesse paesaggistico

Le aree caratterizzate da peculiari insiemi di componenti coltivate o naturaliformi, con specifico interesse paesaggistico-culturale sono:

- a. le aree sommitali costituenti fondali e skyline;
- b. i sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati;
- c. i sistemi paesaggistici rurali di significativa varietà e specificità, quali terrazzamenti, mosaici a campi chiusi o praticoltura con bordi alberati, alteni, frutteti tradizionali, poco alterati da trasformazioni recenti, con la presenza di radi insediamenti tradizionali integri o di tracce di sistemazioni agrarie e delle relative infrastrutture storiche;
- d. i sistemi rurali lungo fiume, con radi insediamenti tradizionali e, in particolare, quelli localizzati nelle confluenze fluviali;
- e. i sistemi paesaggistici rurali di significativa omogeneità e caratterizzazione dei coltivi.

Tessuti discontinui suburbani

Le aree contigue ai centri e ai tessuti urbani continui, pur caratterizzate da estese urbanizzazioni in rapida evoluzione, non hanno continuità e compattezza, presentando un assetto urbano frammentario e frammisto ad aree libere interstiziali o a inserti di edilizia mista al rurale.

Monastero dei Benedettini

Nel 1382, il giudice Fazio di Fazio, signore di Cinisi, dona il feudo al monastero benedettino di San Martino delle Scale. I monaci, quindi, cominciano a far fruttare economicamente il territorio, e, agli inizi del '600 ottengono dal Papa l'autorizzazione a concedere in enfiteusi (affitto) parte del feudo,



Figura 18 – ex Monastero dei Monaci Benedettini, oggi Municipio di Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)



Figura 19 – ex Monastero dei Monaci Benedettini, oggi Municipio di Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

che comincia, così, a popolarsi. Viene costruito il Monastero dei benedettini (fig. 18 – 19), probabilmente per ampliamento di una preesistente torre.

Il monastero è, forse, l'opera più importante del paese, oggi sede del Comune di Cinisi. La sua facciata principale domina, dall'alto, il paese e il territorio circostante. Le due torri cilindriche e le due ali, presenti ai due lati dell'edificio, presumibilmente, sono state costruite successivamente al palazzo centrale e s'ipotizza risalgono al '700.

Di notevole lavorazione è il soffitto ligneo dipinto della stanza centrale, con volte in pietra tufacea.

Dalla corte del piano terra è possibile accedere all'ex Chiesa di Santa Caterina, oggi aula consiliare

dell'amministrazione comunale.

Particolarmente suggestivi sono i sotterranei del monastero, cui si accede da ripide scale che immettono in un grande ambiente centrale, collegato, per mezzo di cunicoli percorribili, con altre stanze. La presenza di un sistema di catalizzazione delle acque piovane suggerisce che i sotterranei, in passato, servissero da cisterne, non precludendo però la possibilità di altri usi, quali, ad esempio, magazzini per la conservazione delle derrate alimentari, nascondigli e vie di fuga verso l'esterno.

Palazzo D'Aumale



Figura 20 – Palazzo D'Aumale, Terrasini (Fotografia di Antonio Catalfo)

Partanna, con lo scopo di collocarvi i magazzini per la conservazione del vino.

L'edificio si contraddistingue per la presenza della Palazzina del Duca, che occupa il prospetto centrale, prospiciente il mare, affiancato dai magazzini, disposti lateralmente, che chiudono un ampio cortile interno, di forma quasi quadrata, su tre lati del quale si apre un ampio porticato, mentre sul quarto, prospiciente la Palazzina ducale, si trova un grande arco per l'ingresso.

La matrice e l'ispirazione francese, tese a dare al Palazzo un carattere nobile, si riconoscono per i toni particolarmente accesi della facciata, intonacata con tinte forti, frammezzata ai bordi da strisce di colore più chiaro, e per l'ampiezza delle aperture degli archi a tutto sesto, che danno sia sul lungomare che sul cortile interno che si affaccia sul mare.

Oggi il palazzo è sede del Museo di Storia Naturale, in cui è accolta anche la mostra permanente del carretto siciliano, istituita nel 2001. Il museo possiede importanti collezioni etnoantropologiche e naturalistiche e reperti archeologici marini e terrestri, rinvenuti nel territorio circostante.

Dunque, il Palazzo D'Aumale rappresenta, nel passato e nel presente, la storia di Terrasini, infatti, con i suoi 150 anni, per i terrasinesi ha rappresentato il punto di riferimento per il lavoro e l'economia del paese e, da quando è stato convertito a Museo di Storia Naturale ne è diventato, anche, un centro di fervente attività culturale.

Sul lungomare di Terrasini, sede oggi del Museo di Storia Naturale, si trova il Palazzo d'Aumale, che fu costruito nel XIX secolo, su commissione di Henri D'Orleans, Duca D'Aumale, da cui, di fatto, prende il nome.

Si tratta di un imponente edificio a forma rettangolare, d'ispirazione francese, realizzato intorno al 1835, da Don Vincenzo Grifeo, Duca di Floridia, Principe di

Villa Fassini



Figura 21 – Villa Fassini, Terrasini (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

Edificio in perfetto stile liberty, si trova nella contrada Paternella, nel Comune di Terrasini, costruito per volere della famiglia Florio, come residenza estiva. La costruzione risale ai primi anni del '900, su progetto di Ernesto Basile, certamente uno dei più grandi architetti siciliani di fine Ottocento. La villa (fig. 21) sorge su un promontorio vicino al mare, a due passi da Torre Paternella (Toleda), e gode di un

ottima veduta panoramica. Il prospetto è molto suggestivo, con colori in perfetto stile liberty, molto accesi e raggianti, che rendono la villa chiaramente visibile anche da lontano. Purtroppo, tra la fine degli anni 60 e primi anni 80, l'edificio è stato sede di una comunità hippies, vivendo da quegli anni a seguire in uno stato di vero e proprio abbandono. Tutto ciò, considerata la bellezza e l'importanza dell'opera, e da ritenersi un vero scempio e auspicio che, presto, l'amministrazione s'interessi nuovamente alla costruzione e cerchi di riportare allo splendore questo capolavoro dei primi anni del Novecento, per renderlo fruibile dalla comunità.

Tonnara dell'Ursa



Figura 22 – Tonnara dell'Ursa, Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

In Sicilia, la pesca del tonno ha origini antichissime, se ne hanno notizie già in età greca e romana. Anche durante la dominazione araba, il culto del tonno rimase vivo e la pesca di questo pesce fu continuamente praticata, senza bisogno di particolari autorizzazioni. Nel periodo normanno, invece, l'esercizio della pesca dipese da concessioni rege. Ne abbiamo testimonianza per la tonnara dell'Ursa (fig.

22), grazie all'atto di concessione per l'impianto di una tonnara sulla costa cinisara, del re Ludovico di Sicilia al "miles" Corrado de Castellis.

Nonostante le iniziali difficoltà del complesso, nel 1569 la tonnara venne ingrandita, grazie all'interessamento del monastero dei benedettini, che impegnò una cospicua somma di denaro per dotare il complesso di tutte le attrezzature necessarie alla pesca.

«Tutte le stanze e i magazzini vennero realizzati con volte a botte, ed intonacati all'interno ed all'esterno, le aperture realizzate con pietra da taglio locale, vietando, inoltre, ai muratori di usare per l'impasto l'acqua salata.» (Catalfio A., pag 13)

La storia di questa tonnara è caratterizzata dal costante tentativo degli uomini di trarne vantaggi, sfidando le forze della natura per sfatare la tradizione negativa che la accompagnava. Infatti, se da un lato i Benedettini, per il loro guadagno, cedevano in affitto a privati la tonnara, dall'altro, spesso, questi privati, spinti dal miraggio di trarre un utile dalla gestione diretta, s'indebitavano fino al collo. Oggi, dopo lunghi mesi di attento restauro, la Tonnara è tornata al suo antico splendore, divenendo centro culturale, d'intrattenimento e di ristorazione, ospitando il museo del mare e un lounge bar.

Santuario del Furi

Distante 2 km dal centro abitato di Cinisi, la contrada Furi si trova in un luogo chiuso tra due gole di monti abbastanza alti, vicino all'antico casale musulmano. È proprio qui che si trova il Santuario della Madonna del Furi, costruito in seguito ad un miracolo, avvenuto nel 1718. Nell'anno 1758 l'arciprete Don Cesareo, anche grazie al contributo dei fedeli che si mostrarono particolarmente generosi, fece erigere, nel luogo del miracolo, una chiesetta, che possiamo ancora ammirare pressoché immutata.

Sistema di torri costiere

Una spinta decisiva per la realizzazione del sistema difensivo dell'isola, o per meglio dire d'avvistamento di navi piratesche, avvenne nel 1579, a Palermo, dopo la sollecitazione del Vicerè Marco Antonio Colonna, che stabilì lo stanziamento di fondi per la costruzione di nuove torri e la riparazione e l'adattamento di quelle esistenti. Molte delle torri a cui facciamo oggi riferimento, perché ancora esistenti, furono costruite dall'architetto fiorentino Camillo Camilliani, e sono, di fatto, riconoscibili come un vero e proprio archetipo progettuale.

Le più interessanti e strategiche torri di difesa furono quelle di Deputazione, realizzate e gestite dalla Deputazione del regno di Sicilia, organismo politico – amministrativo del Regno.

Tra Cinisi e Terrasini, sono presenti sei torri costiere di deputazione: Torre Paternella (o anche Toleda), Torre Capo Rama, Torre Alba, Torre Molinazzo, Torre dell'Orsa ed infine Torre Pozzillo, Ritengo, dunque, le torri, meritevoli di essere considerate un elemento rappresentativo di questa costa, capace di raccontarne la storia. (Mazzarella S., Zanca R., 1985)

Torre Paternella (Torre Toleda)



Figura 23 – Torre Paternella, Terrasini (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

Questa torre (fig. 23) è conosciuta sotto diversi nomi, ad esempio nei fogli del IGM del 1925 e del 1972 è indicata come Torre Paternella, in alcune carte geografiche più antiche (SCHEMETTAU - MARTINON 1720-1820; HOMANNO 1747) è chiamata Torre dell'Articolo, mentre nella maggior parte delle altre carte (Carte Regno 1809; SMITH 1826) assume il più comune nome di Toleda, o Toledo.

La torre si erge su una costa alta, aspra e suggestiva, posizione ottimale da cui poter controllare le varie cale e grotte a mare. Durante l'attività d'avvistamento, corrispondeva perfettamente con Capo Rama e Alba a nord, mentre a sud con l'ormai distrutta Torre San Cataldo. Ad oggi non si è ancora riusciti a conferirle nessuna rifunzionalizzazione, se non quella di testimonianza storica con valore paesaggistico. Il manufatto storico si presenta in discrete condizioni architettoniche, dovendo denunciare però un ampio intacco nella parte terminale ed un grave crollo del muro verso mare, mentre l'intonaco esterno risulta abbastanza ben conservato e ricopre anche gli spigoli in tufo squadrato.

L'ipotesi più accreditata è che la torre sia stata costruita attorno al 1565 e successivamente riadattata, la datazione potrebbe trovare qualche riscontro negli elementi strutturali, quali ad esempio le dimensioni delle murature, l'assenza della scala interna, l'eccessiva sobrietà costruttiva, che lascerebbero pensare ad un prototipo militare, precedente al Camilliani.

Torre Capo Rama



Figura 24 – Torre Capo Rama, Terrasini (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

D'impostazione quattrocentesca (fig. 24), come si può facilmente intuire dalla sua forma circolare e non quadrata-rettangolare, già nel 1578 doveva trovarsi in cattive condizioni, se l'autore Spannocchi segnala che «alla torre della Rama sarà bisogno rifarsi il lastrico di sopra, perché si imbeve di acqua, onde li guardiani per la tanta umidità in tempi di piogge non vi possono stare, oltre che la fabbrica tuttavia ne patisce. Di più sarà bisogno riaccomodarvi un condotto che riceveva le acque del lastrico» (f. LXXIV).

La torre si trova sulla punta estrema del capo, all'interno della Riserva Naturale di Capo Rama, e si affaccia sul mare, sopra degli alti scogli. Per la sua sagoma inconfondibile, accompagna sempre la vista, quasi a completare un paesaggio

mozzafiato. Corrisponde perfettamente con Alba e Molinazzo da una parte, Toleda dall'altra.

Ad oggi, il manufatto si trova in pessime condizioni, visto che sono crollate totalmente la volta di copertura e buona parte del muro verso terra. Date le sue caratteristiche, si pensa che venisse utilizzata solo per l'avvistamento e non a fini difensivi, avendo strutture incapaci di sopportare le artiglierie. Opere di restauro e consolidamento sono risultate necessarie per arrestare i crolli che continuano ad erodere il monumento

Torre Alba



Figura 25 – Torre Alba, Terrasini (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

Giace nel «Piano di Torre», su una costa alta e a strapiombo sul mare, in una posizione ottimale, dove si può controllare l'orizzonte, perfettamente collegata con le vicine Torre Molinazzo a nord e Torre Capo Rama a sud-ovest. L'impianto costruttivo (fig. 25) è tipico del tardo cinquecento, con angoli in tufo ben squadriati, con marcapiano sagomato. «L'opera si presenta in ottimo stato di conservazione, considerando integra anche la merlatura di

coronamento, su un merlo centrale della quale (fronte posteriore) si nota una greffa, effigie della Madonna in basorilievo.» (Mazzarella, Zanca, 1985, pag.163)

Torre Molinazzo



Figura 26 – Torre Molinazzo, Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

La Torre (fig. 26) si trova su una bassa costiera, allungata verso il mare, all'interno dell'area di pertinenza aeroportuale, in zona, quindi, vietata a qualsiasi insediamento, cosa che, di fatto, ha giovato alla sua conservazione. La sua ubicazione le ha fatto, però, correre il rischio d'essere demolita, poiché a molti era sembrato che rappresentasse un ostacolo visivo per la manovra degli aerei.

Il manufatto corrispondeva con Torre Alba e Capo Rama verso ovest e Torre Pozzillo e Orsa ad est. Le sue dimensioni esterne sono quelle classiche, a pianta quadrata, con costoloni in pietra rifinita, base troncopiramidale, con marcapiano bombato, il tutto in ottimo stato di conservazione. Anticamente, alla normale funzione di guardia, doveva, sicuramente, affiancarsi quella di raccordo tra tutte le varie torri del distretto, in quanto, in questo punto, la costa volge verso sud e Molinazzo era l'unica Torre che collegava quelle ad est. Ad oggi non è più possibile pensare ad un suo utilizzo, considerata la sua collocazione all'interno di un'area aeroportuale e, quindi, interdetta al pubblico.

Torre Pozzillo



Figura 27 – Torre Pozzillo, Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

Originariamente Torre Torisano, nei secoli seguenti si preferì chiamarla con il nome della cala in cui si trova.

La Torre (fig. 27) che sta su una piattaforma di scogli, è alquanto isolata dalle moderne costruzioni, e collegata, ad est, con la vicina Torre dell’Orsa, e, ad ovest, con la torre del comune d’Isola delle Femmine, chiamata Torre d’Isola in mare. Le dimensioni di questa torre sono del tutto simili a quelle precedentemente citate, quindi a pianta

quadrata con spigoli in tufo scarpati nella sola parte basamentale. L’opera si trova in ottime condizioni, grazie al restauro tenutosi pochi decenni fa.

Torre dell’Orsa

Vicina, o, per meglio dire, contigua, all’omonima Tonnara, si erge su una punta pianeggiante che si protende verso il mare.

La costruzione è imponente, a pianta quadrata, con riempimenti di tufo a secco e costoloni angolari squadrati. L’interruzione del marcapiano a livello di terrazza, insieme alla robustezza dell’edificio, lascerebbe pensare ad una mozzatura o all’incompiutezza dell’opera.

La torre, nello svolgere il compito d’avvistamento, comunicava con la sorella di Pozzillo, da un lato, e Molinazzo dall’altro.

Di particolare, per quanto riguarda questa costruzione, bisogna aggiungere che la torre non veniva utilizzata solo a scopo difensivo, ma, anche, come carcere da parte dei monaci benedettini, per punire i malfattori dei delitti peggiori.

1.10 Analisi Swot

L'analisi SWOT, è uno strumento di pianificazione strategica usata per valutare i punti di forza (Strengths) e debolezza (Weaknesses) entrambi fattori endogeni, ovvero propri del contesto di analisi, e le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats), individuabili come fattori esogeni derivanti dal contesto, in ogni situazione in cui si deve prendere una decisione per raggiungere un obiettivo, come nel caso della pianificazione.

Nel mio ragionamento, i Punti di forza sono quegli elementi del paesaggio o del contesto territoriale che rappresentano un valore utile per il raggiungimento dell'obiettivo preposto (la tutela del paesaggio).

I Punti di debolezza sono gli elementi del paesaggio o del territorio che possono compromettere il raggiungimento dell'obiettivo.

Le Opportunità sono le condizioni esterne (politiche pubbliche, strumenti di tutela, buone pratiche, determinate tipologie di gestione ordinaria del territorio, etc) che sono utili a raggiungere l'obiettivo.

Le Minacce sono le condizioni esterne che potrebbero ostacolare il raggiungimento dell'obiettivo.

In altre parole, i punti di forza e di debolezza rappresentano gli elementi positivi o negativi del territorio (o del paesaggio) mentre opportunità e minacce fanno riferimento alle azioni “esterne” (quindi non intrinseche nel territorio o nel paesaggio ma afferenti, ad esempio, ad attività umane) che possono comportare benefici o, di contro, compromettere la conservazione/valorizzazione del territorio in esame.

Strengths

S

- Presenza nel territorio di Habitat naturali e semi naturali di buona qualità naturalistica, faunistica e floristica (Sic Cala-Rossa e Capo-Rama, Sic Montagna Longa e Pizzo Montanello);
- Presenza nel territorio di Cinisi dell'Aeroporto Internazionale "Falcone Borsellino";
- Grande valore paesaggistico la presenza nella costa di opere architettoniche del passato come il sistema di Torri Costiere Cinquecentesche e la Villa Fassini;
- Territorio particolarmente infrastrutturato e collegato con le principali città dell'isola, Autostada A29, Strada Statale SS113 e rete Ferroviaria che collega Palermo con Trapani.

Weaknesses

W

- Trasporto ferroviario ancora non conforme alle aspettative, i lavori per il secondo binario durano da diversi anni;
- Rischio di perdita di flussi turistici, molte persone pernottano solo un giorno per la vicinanza all'Aeroporto e non per un reale interesse verso questi luoghi;
- Chiusura di molte attività commerciali, dovuto alla vicinanza di due grandi centri commerciali.

Opportunities

O

- Presenza dell'Aeroporto Internazionale "Falcone Borsellino" potrebbe agevolare la crescita turistica di questi luoghi, soprattutto nella stagione estiva, considerando il mare come principale attrazione;
- Potenziale ecologico in termini di naturalità diffusa;
- La fine dei lavori per il secondo binario potrebbero incrementare il trasporto pubblico su ferro, rendendo la mobilità più sostenibile;
- Favorire l'incremento delle attività ittiche, considerato la presenza di un porto peschereccio e turistico.

Threats

T

- Mancata attenzione da parte delle giunte comunali nel cercare di promuovere attività che coinvolgano la cittadinanza;
- L'impatto della crisi economica può causare la chiusura delle piccole e medie imprese;
- Presenza di un depuratore non sempre funzionante sul territorio comunale di Terrasini

Capitolo Secondo - Quadro Strategico

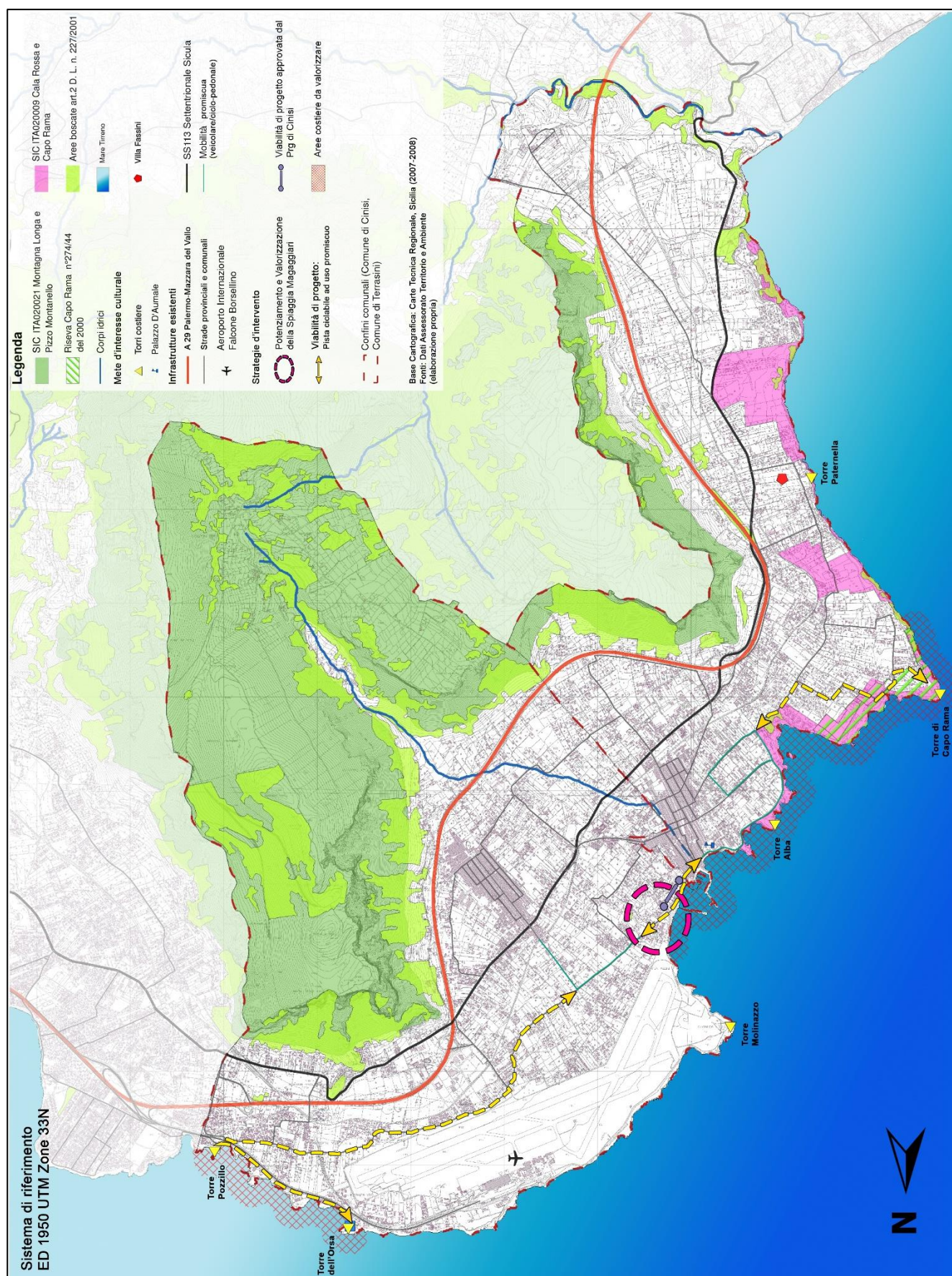


Figura 28 – Quadro Strategico (elaborazione propria, fuori scala)

Da un'attenta analisi del quadro conoscitivo, osservando i fattori di criticità e di potenzialità dell'area di studio, è emerso come il territorio abbia degli importanti elementi che lo caratterizzano, che evidenziano quanto sia importante valorizzare maggiormente la costa. Di fatto, questo espediente, di aprirsi nuovamente al mare, è in linea con le tendenze attuali che vedono la ripresa della centralità della costa, rispetto all'entroterra. A questo punto, un'importante azione sarebbe quella di mettere in rete gli elementi più prossimi al mare, che oltre ad essere apprezzati a livello visivo aiuterebbero a far meglio comprendere la storia vissuta da questi due Comuni. Questi elementi sono riconducibili alle torri costiere, in quanto, anche se per molti possono sembrare degli elementi ormai obsoleti e, in parte, fatiscenti, è opportuno riportarli in primo piano e dar loro maggior valore, proprio loro, in primis, permetterebbero di creare un forte legame con il passato. Mi sento, quindi, di dire che il territorio che si estende nei due comuni più volte citati deve riacquistare consapevolezza delle proprie forze e comprendere le grandi potenzialità presenti ma che vengono molto spesso ignorate. Infatti in maniera radicale si dovrebbe sradicare la mentalità retrograda che nulla può essere valorizzato perché da anni, o forse decenni ormai tutto è sempre uguale a se stesso, e cominciare a pensare che grazie ai mezzi che oggi abbiamo a disposizione, servendoci degli strumenti del governo del territorio, con dedizione e costanza si possono raggiungere grandi risultati che diventano vantaggiosi per tutta la comunità.

Per cominciare ritengo indispensabile, dunque, creare un collegamento lungo la costa, in grado di mettere in comunicazione le torri, la Riserva unica di Capo Rama e la Spiaggia, mediante una rete viaria che permetta di raggiungere facilmente e velocemente i luoghi più affascinanti, anche attraverso un sistema di mobilità dolce. Bisognerebbe pensare, tenendo conto delle infrastrutture già esistenti, ad un percorso che permette di non vedere più le singole attrazioni presenti sul territorio come punti isolati, ma come un insieme di piccole tessere che formano un puzzle grandioso.

Il percorso da solo non basta ed è per questo che deve essere accompagnato da una valorizzazione generale di queste attrazioni principali. Proprio per questo un altro aspetto importante, o per meglio dire, fondamentale, risulta essere la valorizzazione della Spiaggia Magaggiari, che si trova sul territorio comunale di Cinisi, luogo che risulta particolarmente visibile, anche dall'alto, ai viaggiatori quando arrivano all'Aeroporto Internazionale "Falcone e Borsellino".

La Spiaggia Magaggiari è il luogo ricreativo d'elezione della cittadinanza, soprattutto durante la stagione estiva, penalizzato, però, da una certa mancanza di identità e da un utilizzo trascurato e confuso, se non addirittura promiscuo, che lo penalizzano di un certo degrado, di cui spesso gli stessi cittadini si lamentano. Negli anni infatti soprattutto la sera questi luoghi si popolano di giovani e le famiglie spesso preferiscono non frequentarli.

Proprio per questo motivo, il mio intento è quello di trasformare questa zona in un “luogo per tutti” senza fare alcuna distinzione di età, un luogo in cui bambini, giovani ed adulti sono liberi di esprimersi e divertirsi.

Qui, l’obiettivo potrebbe incentrarsi su una possibile riqualificazione del sito cercando di ritagliare uno spazio prevalentemente pedonale, utilizzando l’area del parcheggio adiacente dei vari locali presenti e in questo modo penso che i cittadini sarebbero molto più propensi a trascorrere qui il proprio tempo.

La strada che attraversa la piazzetta, oggi, è molto utilizzata dalle auto perché è un’importante via di collegamento per le due cittadine, e per migliorare la viabilità basterebbe pensare ad una via sostitutiva. Alcuni fattori importanti, contenuti all’interno dell’ultimo Piano Regolatore Generale del Comune di Cinisi del 2008, mi spingono a considerare, anche tra qualche anno, praticabile quest’ipotesi, in quanto, tra le possibili viabilità di progetto, è ipotizzata la realizzazione di una strada poco distante dalla spiaggia, che permetterebbe di alleggerire la circolazione veicolare di auto ed altri motocicli spostandola dalla strada ora utilizzata, rendendo, quest’ultima, completamente pedonale e permetterebbe, inoltre, l’attraversamento della zona, da parte di una pista ciclo-pedonale che dovrebbe collegarsi al breve tratto preesistente. In questo modo anche la spiaggia e la piazzetta diventerebbero parte integrante del percorso da me ideato e in linea con il pensiero di creare un collegamento unico.

Viste nel loro insieme queste sono delle piccole azioni che permetterebbero di cambiare e valorizzare la costa e fornire una visione unitaria e completa della vita quotidiana di questi paesi che senza ombra di dubbio in questo modo verrebbero solo arricchiti.

Capitolo Terzo – L'importanza della mobilità ciclabile

Negli ultimi decenni, in tutta Italia, si è prestata sempre più attenzione al miglioramento e incremento nell'uso di mezzi alternativi all'automobile. Ovviamente non si tratta solamente di sostituire completamente questo mezzo di trasporto, che peraltro è indispensabile, ma di creare per altri mezzi, come la bicicletta, alcuni miglioramenti che ne favoriscano l'utilizzo (ad esempio piste protette, o anche possibilità di trasporto sui mezzi pubblici)

La bicicletta, strumento di trasporto ecologico per eccellenza, potrebbe ricoprire un ruolo centrale soprattutto negli spostamenti brevi, utilizzata nel tempo libero, nell'attività sportiva e ricreativa, in questo modo, anche se in maniera un po' più marginale, si potrebbero ridurre il traffico e, cosa più importante, l'inquinamento prodotto dai gas di scarico.

Spesso lo scarso utilizzo della bicicletta in Italia è attribuito alla 'pigrizia' mentale degli italiani, che preferiscono la comodità dell'automobile. Un esempio è stato recentemente visto in alcuni studi condotti nel Comune di Milano, i quali dimostrano l'inutilità delle piste ciclabili milanesi e quindi l'utilità di una loro soppressione. Certamente nel caso di Milano bisogna anche considerare la frammentarietà della rete cittadina delle piste ciclabili, scarsa manutenzione e la pessima educazione degli automobilisti che spesso ostruiscono questi percorsi. Inoltre il traffico, l'inquinamento e la pericolosità di alcune strade persuadono i cittadini a non utilizzare la bicicletta. Il problema, quindi, risulta più complesso ed articolato di come può sembrare, e risulta necessario ridefinire il sistema della viabilità cittadina: bisogna pensare ad una rete plurifunzionale pensata non solo per i veicoli privati ma anche per la viabilità dei mezzi pubblici, della bicicletta e dei pedoni, in questo modo gli italiani abbandonerebbero la supposta pigrizia. Nel territorio extraurbano, la realizzazione di percorsi ciclabili protetti incentiverebbe l'uso della bicicletta nel tempo libero, soprattutto in situazioni ambientali favorevoli come nei parchi naturali.

«Diversi studi condotti all'estero hanno dimostrato che esistono innumerevoli occasioni di spostamento quotidiano nell'arco di due o tre chilometri: per commercio, per lavoro, per istruzione, per piacere ecc. Entro questo margine l'uso di una bicicletta, se favorito da un percorso protetto, è senza dubbio vantaggioso. Ma il dato positivo potrebbe anche allargarsi al semplice aspetto ricreativo per i bambini, sempre alla ricerca di spazi liberi, o per altre categorie normalmente penalizzate (anziani, portatori di handicap) dal traffico. Altro vantaggio: una pista ciclabile protetta non preclude l'utilizzo anche per altre funzioni ricreative come lo jogging, la semplice passeggiata, il pattinaggio ecc.»³

³ Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale - Regione Lombardia - D.G. Territorio e Urbanistica
http://www.bosettiegatti.eu/info/circolari/lombardia/1999_47207_DGR_manuale_piste_ciclabili.pdf
(data di consultazione 12/01/2018)

Bisogna anche ricordare che la costruzione di un percorso ciclabile e la sua successiva manutenzione permettono di migliorare il controllo ambientale e la gestione del territorio.

Occorre sottolineare come la domanda del cicloturismo sta progressivamente aumentando ma non può, purtroppo, svilupparsi a pieno a causa della mancata offerta di strutture e servizi utili a svolgere questa attività. Questo dimostra semplicemente che c'è la gente interessata ad utilizzare mezzi di trasporto sostenibili, ma in realtà il problema maggiore è dato dall'assenza d'infrastrutture in grado di soddisfare tale domanda.

Ritengo dunque importante far comprendere come spesso alcuni degli elementi più caratteristici del nostro paesaggio (alcuni assetti agricoli, beni architettonici del passato, gli ambienti naturali dei parchi) vengono apprezzati diversamente se ci si sposta in bicicletta. Partendo da ciò è chiaro comprendere che la valorizzazione turistica deve cercare di conferire maggior peso alla fruizione di questi luoghi in bicicletta.

3.1 Alcuni esempi importanti

Molte nazioni europee come l'Austria, la Gran Bretagna, l'Olanda o la Danimarca hanno investito molto sul turismo in bicicletta negli ultimi anni. Si è visto come pedalare nella natura è diventato quasi uno slogan nei cataloghi delle agenzie di viaggi per cercare di promuovere i propri territori, mentre gli albergatori più sensibili si stanno attrezzando con servizi e 'pacchetti' speciali per ciclisti. Negli ultimi anni sono aumentate le piste per i cicloturisti.

È significativo, notare come l'Austria nonostante la modesta superficie territoriale a disposizione, è la nazione europea più infrastrutturata di ciclovie, circa 30 itinerari per una lunghezza di 4000 km.

Sono almeno tre gli elementi principali su cui l'Austria fonda il proprio successo: l'attrattiva dei singoli percorsi, il sistema a rete e l'intermodalità treno e bici. Quest'aspetto è ricorrente in moltissime altre situazioni europee, infatti il loro successo è basato, oltre che su importanti realizzazioni infrastrutturali, anche sulla capacità di rendere sistema con altre piste ciclabili e altri sistemi del trasporto pubblico.

Le motivazioni che portano giustificare il successo delle ciclovie austriache possono dipendere da diversi fattori. Una prima caratteristica è legata agli elevati standard di sicurezza di questi percorsi che nella maggior parte dei casi corrispondono a ciclovie totalmente separati dal traffico veicolare. Uno secondo fattore determinante deriva dall'insieme dei servizi che ruotano attorno alla ciclabile: la segnaletica presente sulla pista non è solo quella di direzione ma anche di tipo turistico, ovvero qualsiasi servizio utile al ciclista è correttamente segnalato e viene perciò facilmente localizzato. Infine, non bisogna dimenticare tutte quelle pratiche che possono semplificarne l'utilizzo come ad esempio la presenza di un buon sistema cartografico, il quale permette al viaggiatore muoversi con naturalezza anche percorrendo l'itinerario per più giorni di seguito.

Tenendo conto che al momento le migliori esperienze europee sono da prendere come riferimento, mi preme ricordare come in Italia ci sono importanti esempi nazionali che ritengo interessanti, utili ma soprattutto da prendere in considerazione per cercare di comprendere l'importanza di queste iniziative. Costituiscono esempi di rilievo la ciclovia VenTo, la Corona di Delizie nella provincia di Torino e la ciclovia del Garda.

3.2 VenTo

VenTo è il progetto che propone il collegamento cicloturistico tra Venezia e Torino, passando per Milano, che costeggia il fiume Po. Il progetto è ideato dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani (DASU) del Politecnico di Milano. Si estende per una lunghezza di quasi 679 km prevalentemente lungo le aree arginali del fiume, attraversa il territorio di 4 Regioni (fig. 29), ovvero Veneto, Emilia Romagna, Lombardia e Piemonte, 12 Province e 121 Comuni. VENTO si promuove come un progetto attraverso il quale si tenta di restituire la bellezza in luoghi e storie oggi separati e per nulla conosciuti.

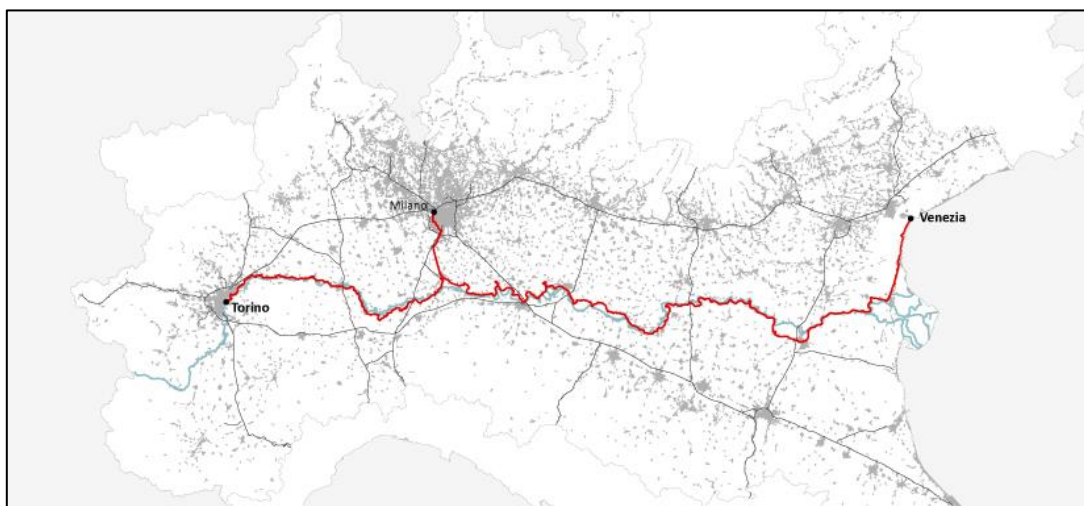


Figura 29 – VenTo

«La progettazione di un'infrastruttura ciclabile inizia con la scelta del tracciato: VENTO corre in parte sulla sponda destra e in parte sulla sponda sinistra del fiume Po, lungo i suoi argini, e ricalca parzialmente il tratto italiano di Eurovelo n. 8 e in il percorso Bicalitalia n. 2. La scelta del tracciato di VenTo è frutto di un lungo lavoro svolto direttamente sul territorio: oltre 1.000 km di sopralluoghi e un accurato rilievo in campo hanno permesso di scegliere il tracciato e individuare le potenzialità e criticità presenti lungo questo tracciato. Le informazioni raccolte hanno costituito la base per la progettazione tecnica e la stima del costo di realizzazione.»⁴

L'obiettivo principale è eliminare le promiscuità o eventuali irregolarità esistenti. Come obiettivo occorre investire sull'eliminazione di tutte le promiscuità e le discontinuità esistenti che possono

⁴ VENTO/STUDIO DI FATTIBILITÀ /CRITERI PROGETTUALI <http://www.progetto.vento.polimi.it/criteri.html>
(data di consultazione 13 Gennaio 2018)

mettere in pericolo la sicurezza del ciclista, senza nulla togliere al successo dell'opera legato alla sua attrattività, infatti il tracciato cerca di mettere in rete risorse ad oggi frammentate.

3.3 La Corona di Delizie



Figura 30 – Corona di Delizie

Occorre citare la Corona di Delizie in Bicicletta presente in Piemonte. Si tratta di un percorso ciclabile ad anello di oltre 90 km che permette a chi lo attraversa di apprezzare le bellezze naturalistiche dei Parchi metropolitani insieme al patrimonio storico-architettonico rappresentato delle Residenze Sabaude, per esempio i castelli di Moncalieri, Rivoli, Venaria e Stupinigi, grazie alla bicicletta, un mezzo sostenibile che permette di recuperare un legame armonioso e sereno con il territorio.

Il progetto a Regia Regionale nasce grazie alla volontà di molti enti di promuovere questo territorio, comunque è grazie alla partecipazione di molti figure pubbliche come la Provincia di Torino, la Direzione

Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte, di Turismo Torino e Provincia.

«La valorizzazione del percorso Corona di Delizie in Bicicletta permette di dare immediata visibilità all'immagine di Corona Verde, cercando di orientare gran parte dei sistemi turistici territoriali di carattere locale e al contempo cerca di individuare un sistema di gestione innovativa che coinvolga i Comuni interessati, con l'intento di garantire nel tempo la promozione di un percorso realmente fruibile perché correttamente mantenuto.»⁵

Lo studio della segnaletica ha ricoperto un ruolo importante per la giusta promozione del tracciato, per cercare di rendere riconoscibile il percorso, inteso come un tracciato unico presente nel territorio di Corona Verde utile per garantire il collegamento da una Residenze Reale all'altra.

⁵ Gli Itinerari della Corona Verde – Regione Piemonte
http://www.regione.piemonte.it/ambiente/coronaverde/dwd/corona_delizie_bicicletta.pdf
(data di consultazione 15/01/2018)

3.4 La Ciclovía del Garda

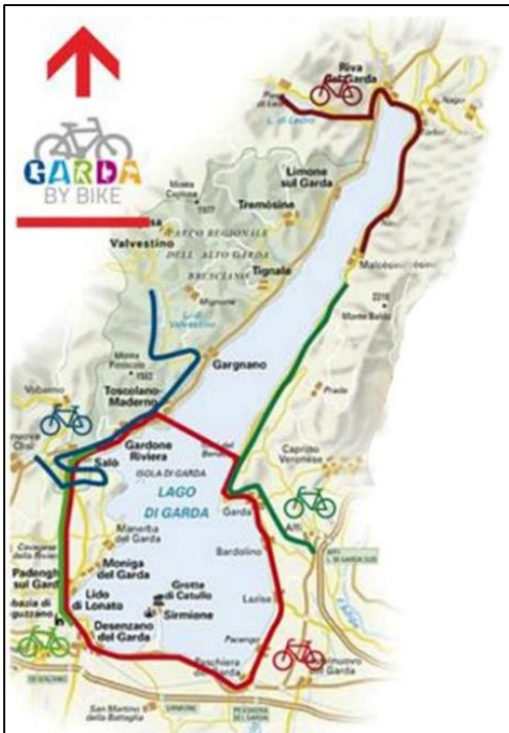


Figura 31 – Ciclovía del Garda

L’anello ciclabile chiamato “Ciclovía del Garda”, che circumnavigherà il Lago di Garda, è lungo circa 190 km e sarà pronto entro il 2021, si trova in una posizione strategica, ovvero tra i due percorsi Eurovelo EV7 “Itinerario dell'Europa Centrale” ed Eurovelo EV8 “Itinerario Mediterraneo”, e quindi direttamente connesso alla rete ciclabile europea. L’opera avrà un costo di 102 milioni di euro e interesserà la regione Veneto, regione Lombardia e Provincia di Trento. Essa permetterà ai cicloturisti di percorrere strade e gallerie oggi non utilizzate, inoltre sarà accessibile a tutti, dai ciclisti più esperti a quelli meno preparati, che oltre a provare forti emozioni potranno stare a stretto contatto con la natura.

Come già detto il cicloturismo è la parte del turismo ciclo sostenibile che si sta sviluppando, anche perché l’utilizzo

della bici porta con sé parecchi vantaggi: ad esempio conoscere meglio il territorio che si sta visitando apprezzando meglio il luogo e paesaggi.

L’obiettivo di questo progetto è dunque finalizzato a massimizzare le quote del turismo di questi luoghi, considerata la bellezza e l’unicità del lago di Garda, di fatto il lago più grande in Italia.

(Hellogreen, Garda by bike: la pista più spettacolare d’Europa)

Capitolo Quarto – Quadro Progettuale

“Il Percorso Ciclopedonale delle Torri e del Mare”

Se il capitolo precedente presenta i vantaggi derivanti da un turismo sostenibile, vedendo l'alto valore aggiunto derivante dalla presenza in questi territori dell'Aeroporto, e quindi l'elevato numero di turisti che comincerebbero a visitare questi luoghi, occorre pensare ad un'opera che permetta di muoversi in libertà e in piena autonomia per conoscere quelle parti di territorio spesso sconosciute.

La riflessione che mi ha indirizzato a pensare alla realizzazione di un percorso ciclo-pedonale può essere ricercata nell'interesse generale di rendere ancor più partecipativi territori molto spesso non al centro delle dinamiche cittadine. Questo inoltre è giustificato dalle peculiarità presenti in questi luoghi, cercando di ricordare alcuni elementi di particolare importanza quali l'elevata area costiera che si delimita da Cinisi fino a Terrasini, il quale si contraddistingue l'alternata presenza di importanti ricordi del Cinquecento, ovvero le varie torri costiere come quella di Capo Rama o torre dell'Orsa per citare alcune.

L'obiettivo è quello di permettere una maggiore fruizione del territorio mediante infrastrutture necessarie ad una viabilità sostenibile.

4.1 Criteri di Progettazione

Si è affrontato il tema della pista ciclabile partendo innanzitutto da quanto è definito dalle normative che regolamentano le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Il D.M. n° 557/1999 fornisce le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili, utile per la corretta comprensione delle finalità e criteri di progettazione definita nell'Art.2.

Occorre, dunque dove possibile, ideare un sistema di mobilità alternativo all'uso di auto e moto nelle aree urbane e non, in modo da garantire la mobilità a ciclisti e pedoni, puntando sull'attrattività, continuità e riconoscibilità del percorso ciclopedonale, con l'intento di privilegiare i percorsi diretti e più brevi tenendo conto dell'utenza che li utilizzerà.

Si è partiti dallo studio e conoscenza morfologica della viabilità e della mobilità dolce esistente.

Questo ha permesso di comprendere quali fossero le infrastrutture presenti e anche cosa fosse necessario per integrare il nuovo all'esistente per un progetto unitario e fattibile.

Come si può osservare (fig. 32) il progetto del percorso ciclo-pedonale ha come obiettivo quello di connettere le torri costiere, partendo dalla torre di Capo-Rama situata nel Comune di Terrasini, fino ad arrivare alla torre della Tonnara dell'Orsa, il tutto seguendo gli andamenti della costa.

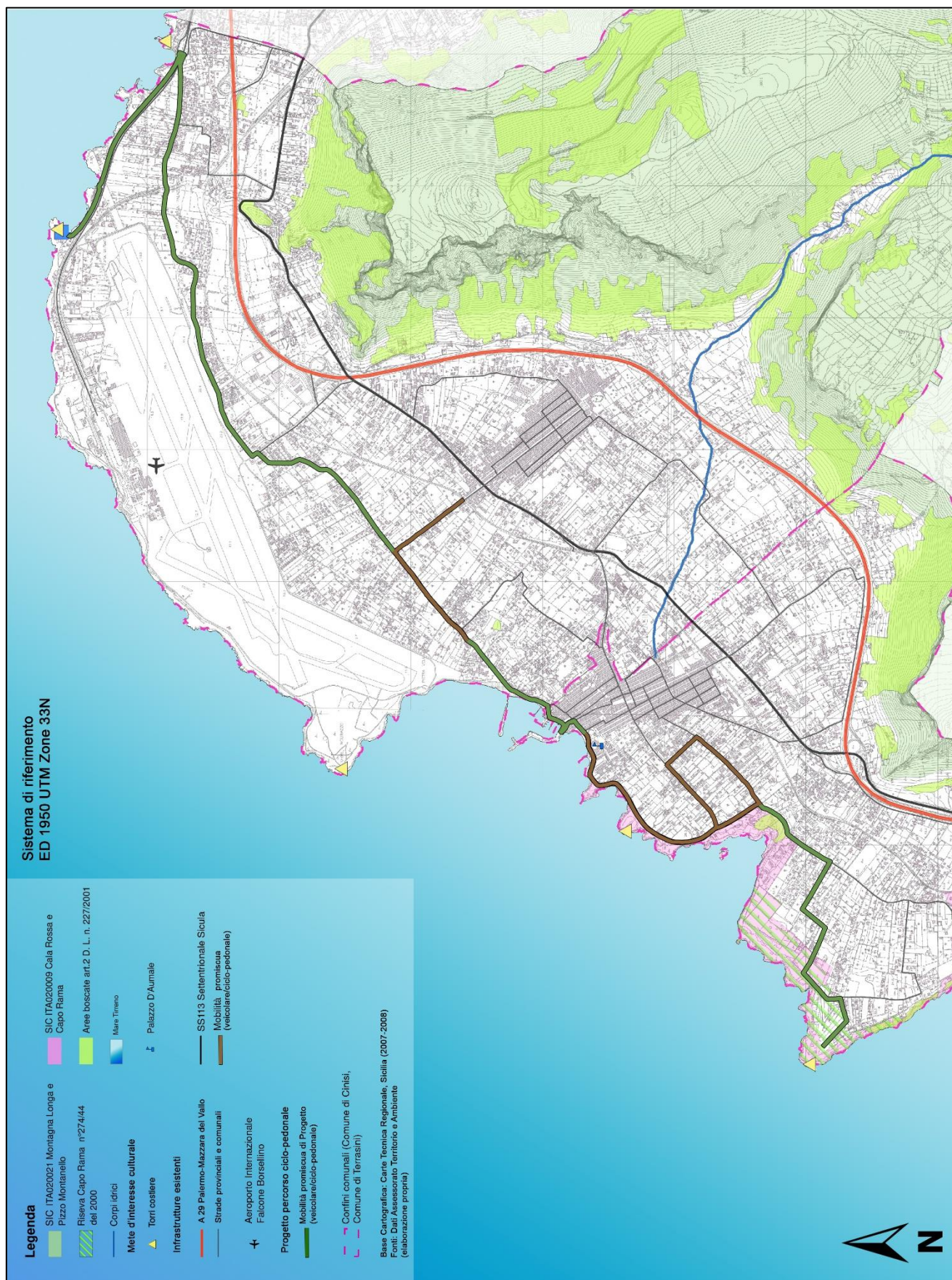


Figura 32 – Progetto Percorso ciclopeditonale (elaborazione propria, fuori scala)

Come suggerito dalla normativa, la pista ciclabile è la parte longitudinale della strada delimitata e riservata alla circolazione di ciclisti e pedoni. Questa può essere realizzata in sede propria, su corsia riservata ricavata dal marciapiede, su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale.

Quella in sede propria è fisicamente separata dalla parte di strada utilizzata per la circolazione di veicoli a motore, attraverso l'uso di idonei spartitraffico longitudinali.

La pista ciclabile su corsia riservata, ricavata da marciapiede, può essere ad unico o a doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne permetta la realizzazione senza pregiudicare la circolazione dei pedoni.

Infine la corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, è delimitata da una striscia longitudinale e solitamente il senso di marcia è concorde a quello della corsia vicina riservata ai veicoli. In ogni caso, occorre prestare attenzione a quanto stabilito dall'Art.10 del D.M. 557/1999, ovvero sull'importanza della segnaletica stradale.

Art.10 Segnaletica Stradale

«1. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

2. Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.»⁶

Inoltre, trattandosi di interventi urbani risulta necessaria la presenza di elementi di design o oggetti puramente funzionali, dato che senza di essi lo spazio pubblico sarebbe più povero, spoglio e talvolta meno vivibile. Un uso intelligente e ben studiato dell'arredo urbano può contribuire ad aumentare in modo significativo la vivibilità di un città.

La corretta sistemazione e manutenzione della segnaletica sia verticale che orizzontale, come anche normato dall'art. 10 del D.M 557/1999 non solo contribuisce a ridurre i problemi relativi al traffico nei centri urbani, ma va ad aumentare anche la sicurezza, sia per quanto riguarda gli automobilisti, sia per pedoni o ciclisti.

«Una segnaletica efficiente, chiara e continua è lo strumento principale per indirizzare il ciclista, guidarlo da paese a paese, avvicinarlo alle principali opere d'arte, ai luoghi di interesse naturalistico

⁶ Gazzetta Ufficiale DECRETO 30 novembre 1999, n. 557
<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2000/09/26/000G0315/sg>
(data di consultazione 15/01/2018)

su strade e piste ciclabili che vengono percorse in tutta sicurezza, farlo entrare nelle città che potrà attraversare con la massima naturalezza.»⁷

Gli elementi di arredo funzionali, sono indispensabili soprattutto nelle aree particolarmente affollate, considerando tutte quelle tipologie di sedute che possono essere presenti lungo le vie, le piazze o nei parchi, in quanto permettono ai visitatori di riposarsi prima di riprendere la propria passeggiata.

È importante ricordare anche l'utilità della presenza di cestini dei rifiuti, che contribuiscono a mantenere pulito l'ambiente urbano, e di una adeguata illuminazione per le ore notturne: la presenza di lampioni, soprattutto se artistici, non solo aumenta il fascino delle strade, ma anche la loro sicurezza.

Gli elementi di arredo decorativi, contribuiscono nel creare un'immagine curata ed allegra in grado di trasmettere serenità ai cittadini. La presenza di alberi, aiuole e fioriere come decorazioni per i viali e le piazze più importanti.

Ovviamente scendendo sempre più nel dettaglio, si è pensato di suddividere il percorso ciclo-pedonale in diverse sezioni, questo per permettere di capire come procedere alla realizzazione del progetto stesso.

Infatti quello che è venuto fuori da questa fase, è di una suddivisione della ciclovia in 5 tratti per certi versi distinti tra loro, in quanto questi permettono di spiegare più nel dettaglio il progetto.

Di fatto l'obiettivo di questo lavoro è quello di individuare, per ognuno delle seguenti sezioni, caratteristiche differenti, come ad esempio la pavimentazione, tipologie e dimensioni delle corsie, a seconda del luogo in cui ci troviamo.

Come rappresentato nella figura 33, le sezioni A – B ed M – N fanno parte del tratto “Aree Naturalistiche” questo giustificato dalla presenza in questi luoghi della Riserva Naturale di Capo Rama e della costa che si estende dalla torre Pozzillo fino alla Tonnara dell’Orsa.

Le sezioni C – E ed I – L definite come aree ad elevato valore Paesaggistico si caratterizzano per la presenza di Paesaggi mozzafiato come il Lungomare di Terrasini e il Belvedere sull’Aeroporto Falcone – Borsellino. Il tratto ciclo-pedonale F – G – H denominato Via del Mare è la via principale per spostarsi da spiaggia Magaggiari in direzione Cinisi, in questa sezione è attualmente presente una pista ciclo-pedonale con sede ricavata dal marciapiede.

All’interno dell’area portuale è presente il tratto ciclopedonale E – F, anch’esso particolarmente importante in quanto permette di passare attraverso il porto dal Comune di Terrasini a quello di Cinisi. Infine per ultimo, il tratto urbano con sezioni B – D, H – I e L – M permette il passaggio del percorso ciclo-pedonale in aree urbanisticamente più dense e quindi avrà delle caratteristiche morfologiche diverse dai tratti precedentemente descritti. Inoltre per cercare di far comprendere al meglio il

⁷ Reti ciclabili in Area Mediterranea

http://www.ilmaregrandeparcopubblico.it/allegati/04_Vademecum_Ciclabilita.pdf
(data di consultazione 18/01/2018)

progetto si è cercato di rappresentare attraverso delle sezioni tipo il progetto del percorso ciclopeditonale. Per far ciò è stato necessario basarsi sulle disposizioni Nazionali definite nel D. M. 557/99 riguardante dimensionamento e quote.

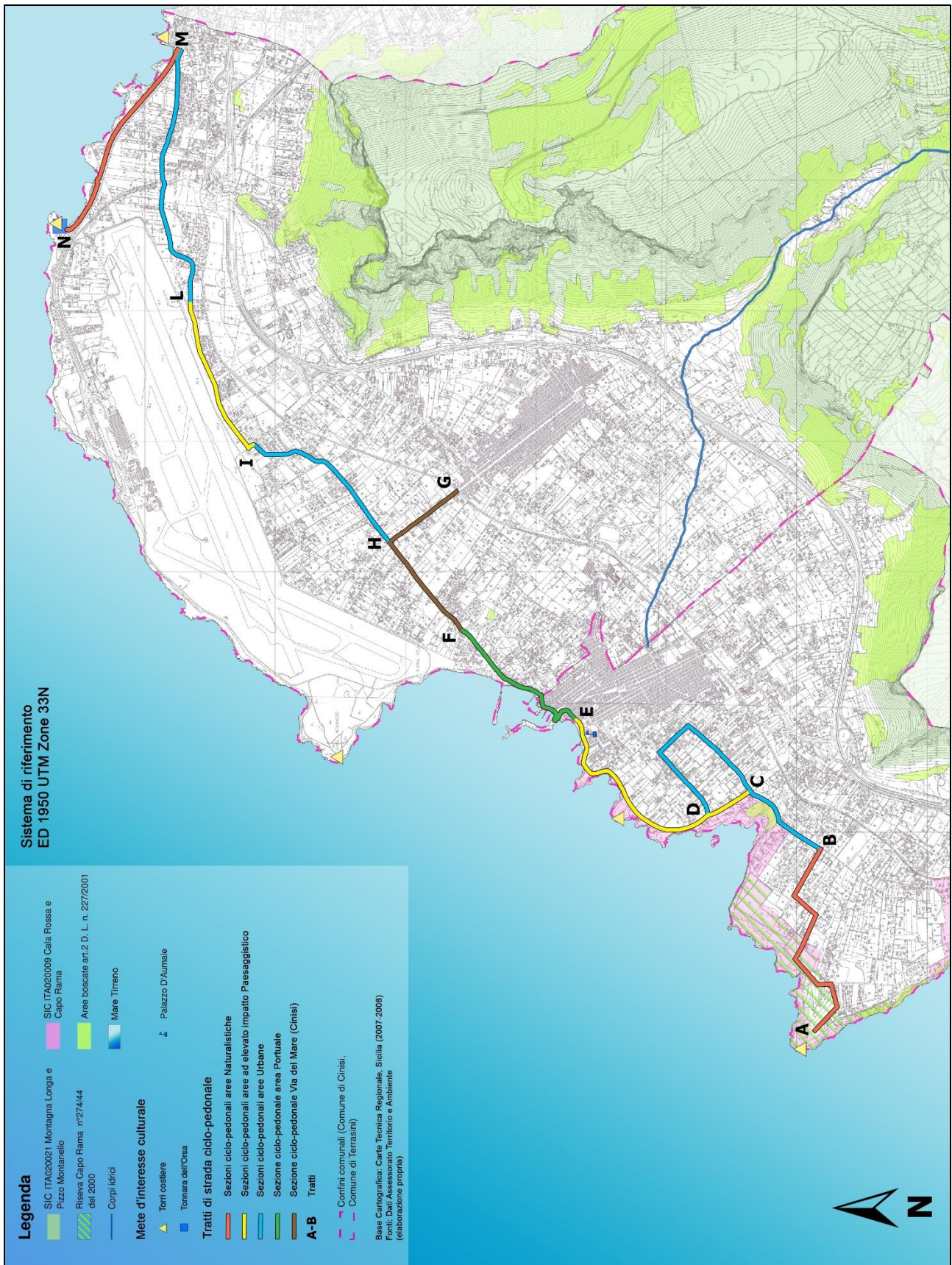


Figura 33 – Tratti percorso ciclopeditonale (elaborazione propria, fuori scala)

4.2 Sezioni Ciclo-pedonali “Aree Naturalistiche”

Come ho già spiegato nel paragrafo precedente, adesso provvederò a descrivere più nel dettaglio il progetto della ciclovia approfondendo singolarmente i diversi tratti del percorso.

Essendo questo tratto all'interno dell'area naturale protetta quale la Riserva di Capo Rama, la pista ciclopeditonale avrà delle caratteristiche progettuali che rispettino la naturalità di questi luoghi.

«Ovviamente la realizzazione di ciclovie in aree naturali richiede particolari attenzioni con riferimento ai seguenti aspetti: occorre pianificare gli interventi ed effettuarne la valutazione ambientale strategica; ottimizzare la ricerca dei sedimi (strade forestali, strade di servizio, etc...) per le ciclovie in modo da ridurre sia gli impatti ambientali che i costi; curare le pavimentazioni, le opere, le aree di sosta in armonia con il paesaggio, la tradizione e i materiali locali; verificare sempre l'impatto ambientale in via preliminare; curare la segnaletica essenziale in maniera efficace e con discrezione per evitare effetti indesiderati; individuare percorsi che siano contemporaneamente interessanti ed esemplificativi del biotopo attraversato senza interferire con le zone più delicate dello stesso.»⁸

Per progettare e realizzare le ciclovie è importante che i cambiamenti proposti in aree naturalistiche non abbiano un forte impatto su questi luoghi, è consigliabile recuperare eventuali infrastrutture esistenti, utilizzando quanto più possibile materiali naturali ed autoctoni per le pavimentazioni.

Dunque tenuto conto di tutto ciò, ritengo che sia di fondamentale importanza garantire un ridotto impatto ambientale, prima di tutto dato da una viabilità promiscua tra veicoli e biciclette, questo giustificato da una ridotta domanda d'uso di questa zona, mentre per cercare di limitare l'intervento umano occorre pensare al tipo di pavimentazione da impiegare, o anche la presenza di lampioni per l'illuminazione in maniera adeguata per limitare quanto più possibile l'inquinamento luminoso in questi luoghi.

«Le pavimentazioni in terra naturale, battuta, lavorata a più strati tipo macadam o calcestre lombardo, oppure il semplice stabilizzato con componenti leganti a base argillose, possono avere un miglior aspetto visivo ma dal punto di vista della scorrevolezza della bicicletta, della manutenzione per buche, pozzanghere, transito di mezzi agricoli pesanti, crescita delle erbe naturali, percorribilità dopo e durante un periodo di pioggia hanno risultati prestazionali decisamente peggiori.»⁹

⁸ Percorsi ciclabili in Aree Naturali

http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20090714120327_767.pdf
(data di consultazione 18/01/2018)

⁹ Reti ciclabili in Area Mediterranea

http://www.ilmaregrandeparcopubblico.it/allegati/04_Vademecum_Ciclabilita.pdf
(data di consultazione 18/01/2018)



Figura 34 – Via Capo Rama, Riserva Naturale di Capo Rama (Stato di fatto, Fotografia di Massimiliano Cataldo)



Figura 35 – Via Capo Rama, Riserva Naturale di Capo Rama (Elaborazione di Massimiliano Cataldo e Pietro Puleo)

4.3 Sezioni Ciclo-pedonali “Aree ad elevato valore Paesaggistico”

Il tratto in questione, che si sviluppa su una parte di territorio particolarmente attrattiva, può essere visto come un valore aggiunto per questi due comuni. È qui che si estende, poco fuori dal centro abitato di Terrasini, il bellissimo Lungomare che si affaccia sulla costa di Cala Rossa, si tratta di una piccola insenatura bagnata da un mare limpido e cristallino e sovrastata da spettacolari rocce rosse venate di bianco. Questo luogo già particolarmente conosciuto e promosso dalla comunità è meta di molti, dalla corsa all'aria aperta, dall'escursione in bici o anche alla semplice passeggiata familiare per godere di tramonti spettacolari. Sul Lungomare è stato già realizzato negli anni precedenti un percorso ciclo-pedonale, per favorire la circolazione di pedoni e ciclisti. In realtà, il percorso ciclopeditonale esistente è poco visibile, e si limita alla sola segnaletica orizzontale necessaria a separare le diverse utenze. Penso dunque che in questo tratto del progetto della ciclovia si possa realizzare un'opera più significativa, giustificata anche dalla bellezza del paesaggio qui presente.

Ritengo dunque indispensabile differenziare nella carreggiata, la circolazione veicolare da quella sostenibile mediante l'uso di apposito spartitraffico. Trattandosi di tratto stradale ad elevato valore paesaggistico, occorre pensare all'arredo urbano come un elemento fondamentale dell'opera stessa ma anche indispensabile per la corretta fruizione di questi luoghi, e di fatto anche qui è necessaria la realizzazione di un manto stradale conforme con l'ambiente circostante ma che sia ben visibile agli utenti che circolano in questo luogo. Mentre per quanto concerne la sezione I – L, quella relativa al Belvedere sull'Aeroporto è anch'essa ad elevato valore Paesaggistico, però a differenza di quella sul Lungomare, qui il tutto è da realizzare ex Novo, in quanto ancora non è stato realizzato nessun percorso ciclopeditonale in quest'area. Anche in questa sezione, grazie alle dimensioni generose della carreggiata, potrebbe essere pensato un tratto di percorso ciclopeditonale a doppio senso di marcia sul lato sinistro e dunque rivolto all'Aeroporto.

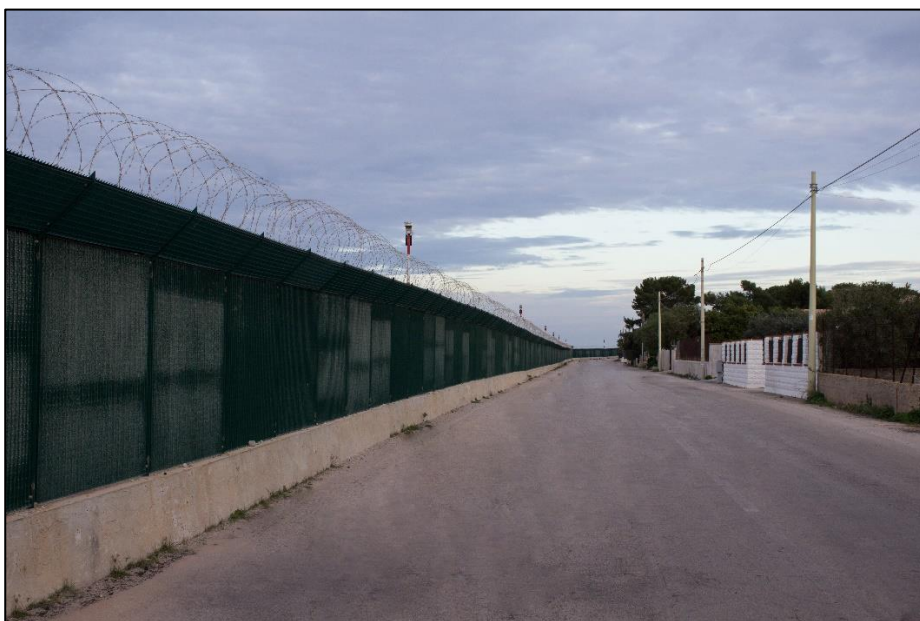


Figura 36 – Via P. Borsellino, Belvedere Aeroporto Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

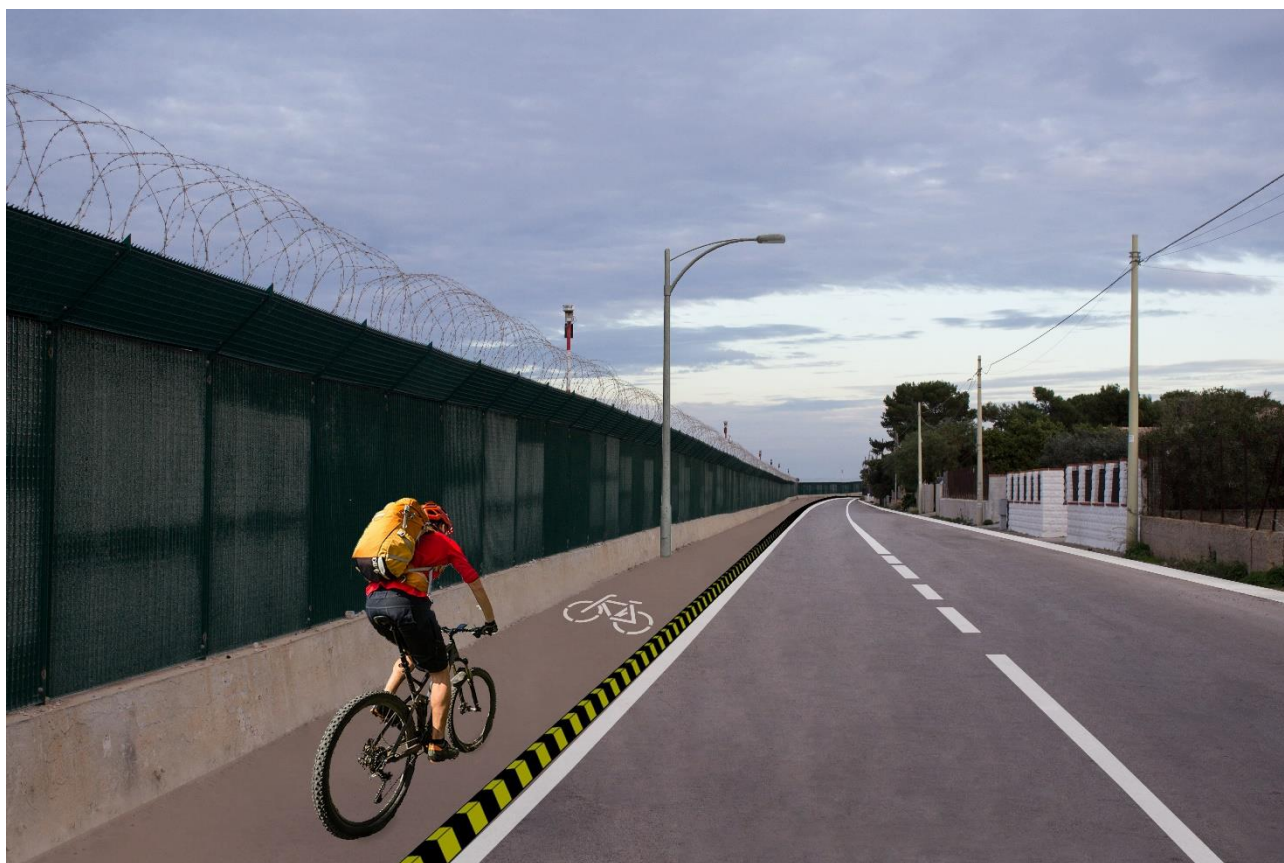


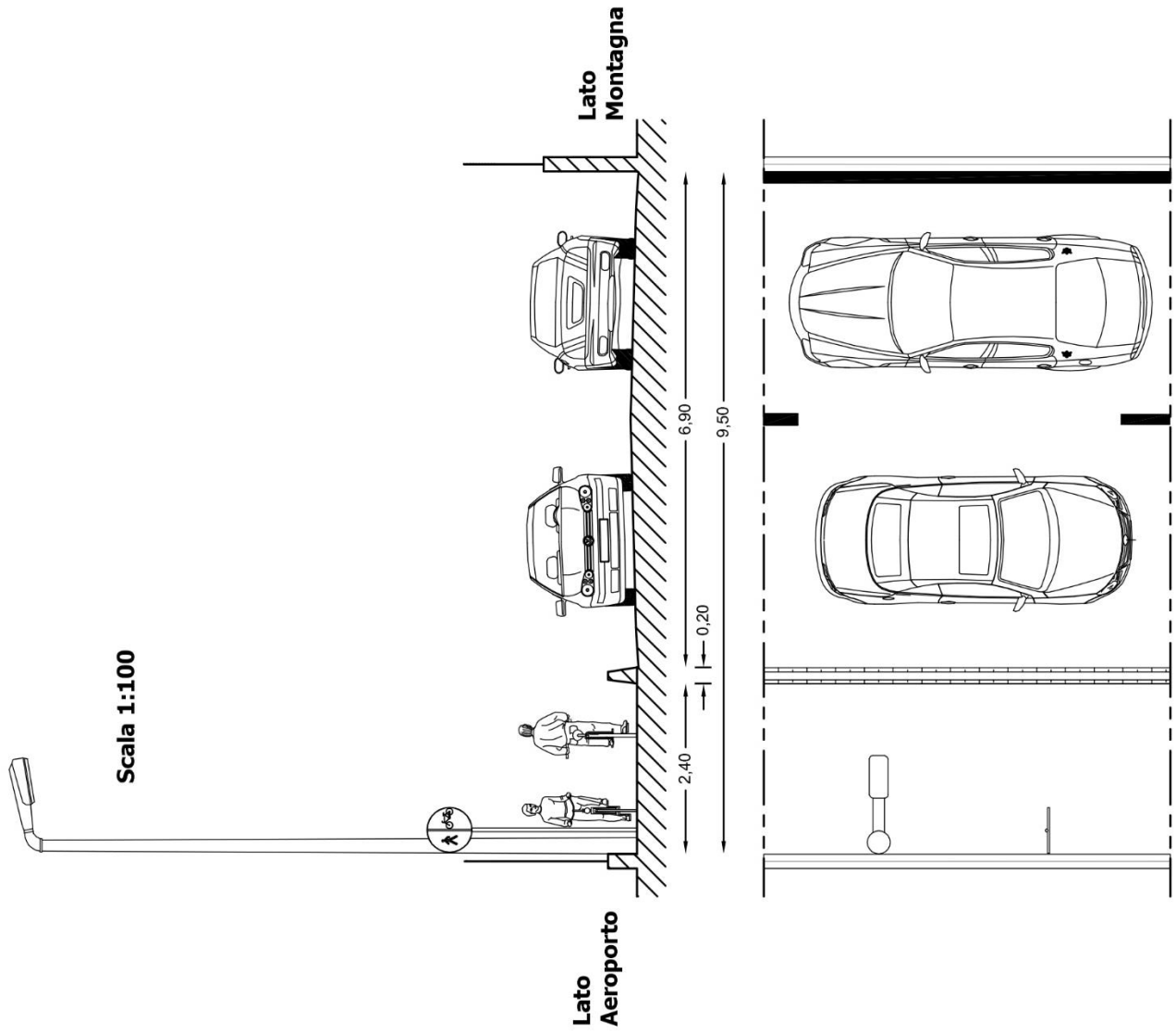
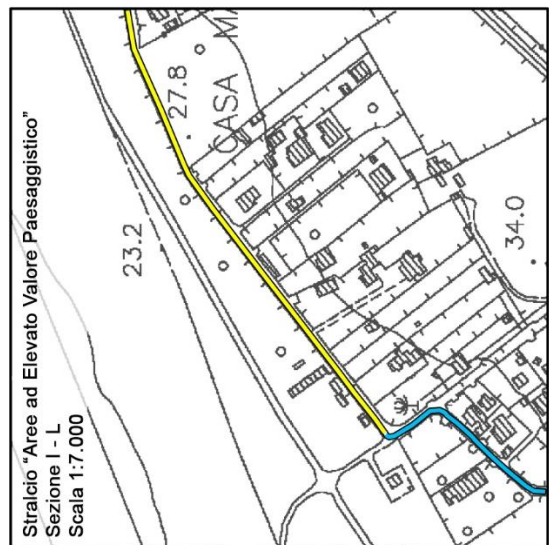
Figura 37 – Via P. Borsellino, Belvedere Aeroporto Cinisi (Elaborazione di Massimiliano Cataldo e Pietro Puleo)

Area ad elevato Valore Paesaggistico

Sezione Tipo

Tratto I - L

Il percorso ciclopedonale in questo tratto ha come obiettivo quello di valorizzare il Belvedere sull'Aeroporto e il Lungomare di Terrasini. Per far ciò occorre realizzare uno spazio per la circolazione dei ciclisti separato dalla restante carreggiata stradale, mediante l'uso di spartitraffico. Inoltre è consigliabile la presenza di manto stradale conforme con l'ambiente circostante. Infine è indispensabile pensare all'arredo urbano come un elemento fondamentale dell'opera.



4.4 Sezioni Ciclo-pedonali “Via del Mare”

Questo tratto, è particolarmente importante per la comunità di Cinisi, in quanto permette il collegamento del centro urbano con la costa di Magaggiari.

Questa sezione, più volte rappresentata in molte delle precedenti tavole di analisi del territorio, è definita come mobilità promiscua esistente in quanto fa parte di quella parte di viabilità sostenibile pensata e realizzata dall'amministrazione di Cinisi.

Infatti, molti sono stati nel corso degli anni gli interventi per l'allargamento della carreggiata di questa strada, per consentire oltre che la circolazione veicolare anche il transito dei velocipedi mediante uno spazio a loro dedicato.

Vista la Relazione Tecnica, con determina sindacale n° 20 del 04.09.2013 si è dato incarico all'Arch. Giaimo Salvatore per la progettazione delle opere necessarie per il completamento della via del Mare. Gli interventi previsti consistono in: pavimentazione dei marciapiedi con mattoni in cemento e formazione della pista ciclabile; sistemazione bordi delle aiuole (n°100); collocazione di n°2 fontanelle in ghisa e allacciamento della rete idrica comunale; demolizione parziale di n°2 fabbricati; sistemazione passaggio a livello; irruvidimento dell'intera sede viaria e bitumazione con conglomerato bituminoso chiuso per strato d'usura; completamento dell'impianto d'illuminazione pubblica con la posa di n°39 pali mancanti.

Come si potrà vedere più avanti negli elaborati allegati utili per meglio descrivere questo tratto stradale, sono presenti due marciapiedi laterali piuttosto larghi, ed uno di essi permette il transito esclusivo delle biciclette su una corsia riservata, garantendo la sicurezza della persone che circolano a piedi. Occorre tener presente l'importanza di questo tratto stradale, andando a considerare la presenza di elementi di arredo urbano, indispensabili a rendere questo luogo più attraente come ad esempio panchine o la stessa vegetazione. La presenza di agrumeti quale specie autoctona dell'isola mi spinge a considerare questa pianta come carattere identitario di questi luoghi.

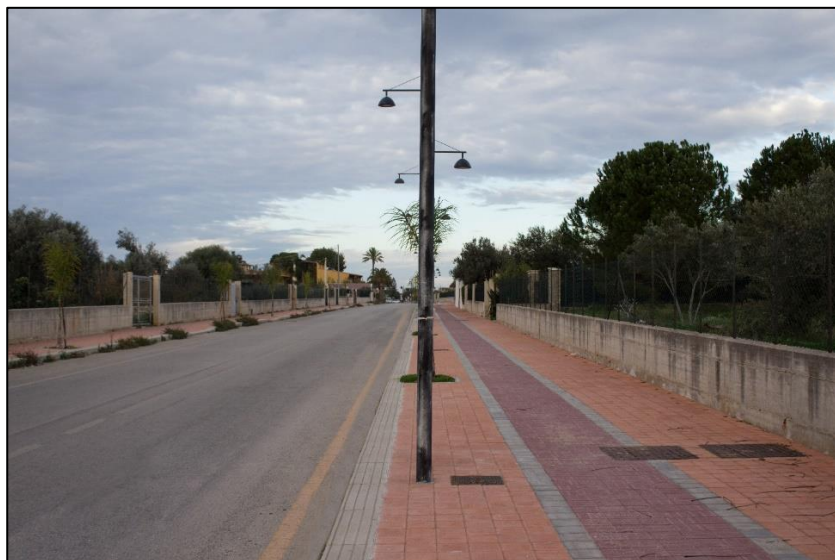
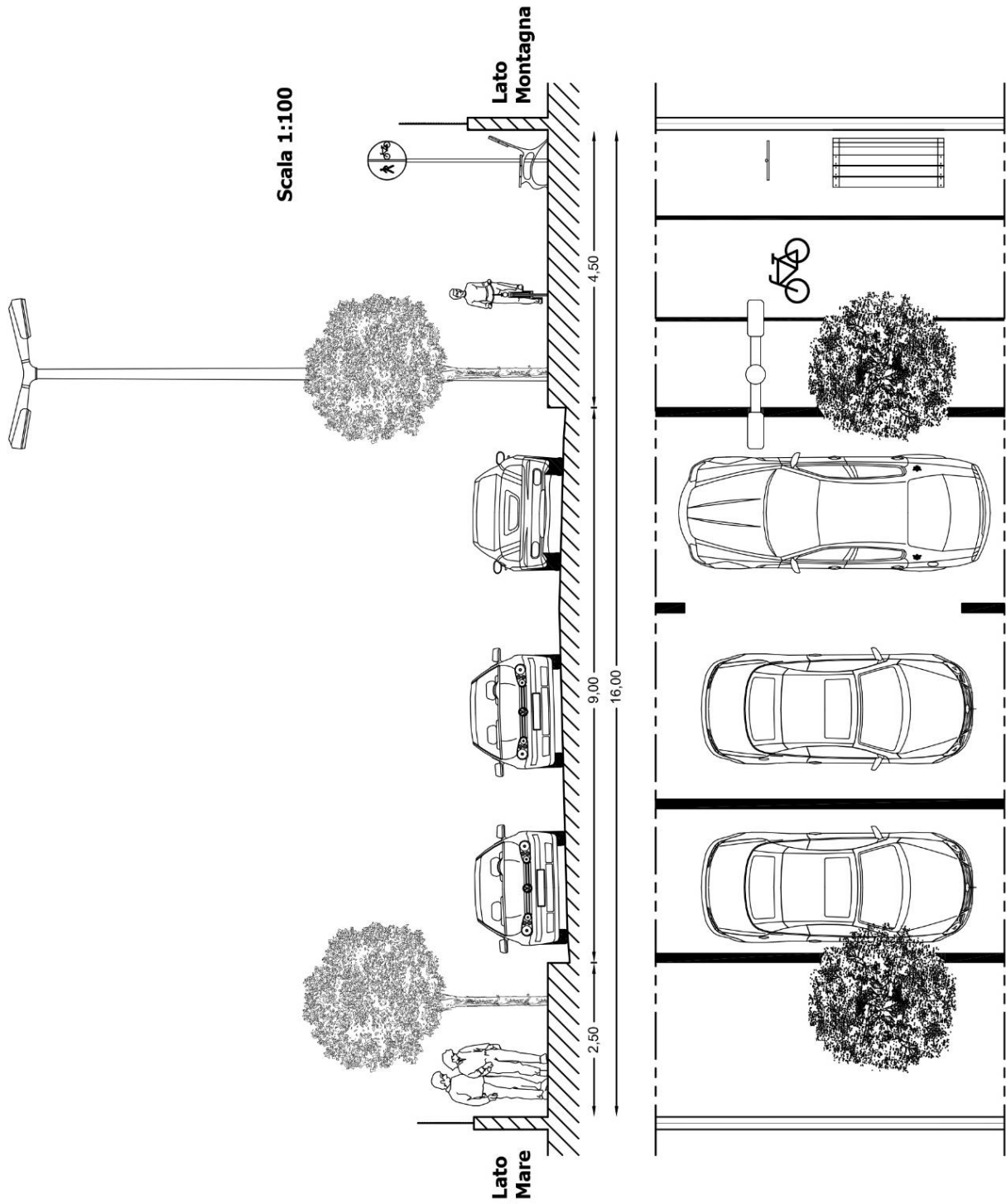
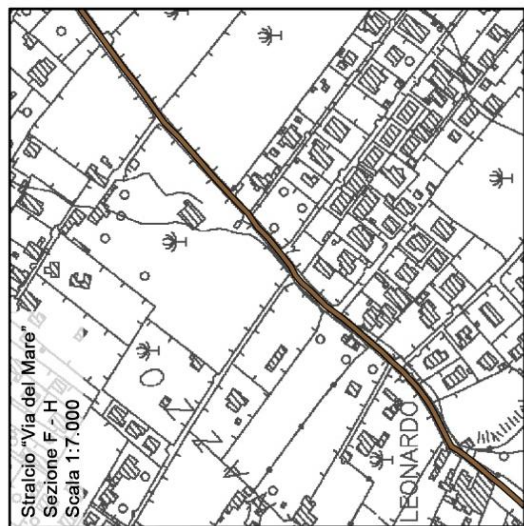


Figura 38 – Foto Via del Mare, Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

Via del Mare Sezione Tipo Tratto F - H

La sezione ciclopeditonale in Via del Mare, fa parte della viabilità sostenibile promossa già realizzata dall'amministrazione di Cinisi. Qui la circolazione dei velocipedisti è garantita dalla presenza di due marciapiedi laterali. È soprattutto il marciapiede lato montagna che consente la circolazione delle biciclette. Questo tratto ciclopeditonale è pensato per essere abitato su entrambi i marciapiedi e dotato di tutti quegli elementi di arredo urbano necessari per garantire una maggiore fruibilità di questo spazio, come ad esempio panchine e lampioni.



4.5 Sezioni Ciclo-pedonali “Area Portuale”

Il transito della ciclovia all'interno dell'area portuale del Comune di Terrasini è un'operazione indispensabile per la buona riuscita dell'opera, in quanto in primis garantisce la continuità intercomunale tra le due cittadine, è qui che ci si sposta da Terrasini a Cinisi, ma soprattutto l'aspetto più significativo è dato dal fatto che quest'opera permetterebbe il collegamento tra la fascia costiera con i due centri urbani, un desiderio che cittadini e turisti auspicano da tempo, perché permetterebbe di passeggiare, fare jogging e andare in bici in mezzo alla natura e al profumo del mare. La pista sviluppandosi alla quota della carreggiata, viene identificata con una colorazione rossa, realizzata sulla pavimentazione esistente, delimitata da apposito spartitraffico per separarla dalla corsia veicolare.

Relativamente alla pavimentazione consiglio un asfalto a grana fine, considerato la soluzione migliore per le piste ciclabili, soprattutto in questa zona è consigliabile una struttura flessibile e che garantisca una maggiore scorrevolezza della ruota sulla pavimentazione, inoltre può essere una valida soluzione per altri utilizzi diversi dalla bicicletta, come gli utenti con i pattini a rotelle o dalle mamme con le carrozzine. Tra i vantaggi bisogna ricordare il fatto che asciuga velocemente, non trattenendo le pozzanghere, e può essere percorsa con semplicità anche subito dopo un violento temporale, ovviamente rispettando un elevato livello di sicurezza.

Inoltre, il passaggio di mezzi pesanti come macchine agricole o autocarri non comporta gravi danni. Inoltre prendendo spunto da alcuni esempi visti in giro per l'Italia, ritengo particolarmente utile l'inserimento all'interno del porto di una postazione di bike sharing, ossia condivisione delle bici, così da permettere una viabilità intermodale, il turista che ad esempio si trova di ritorno da una escursione in barca, tornando al porto può facilmente usufruire di questo servizio e spostarsi liberamente per il territorio.

Sempre in questa sezione è possibile, muovendoci dal porto verso il comune Cinisi, passare dalla spiaggia Magaggiari, questo luogo più volte citato è particolarmente vissuto ed amato dalla cittadinanza, sarà oggetto di studio più avanti.



Figura 39 – Via Ciucca, Cinisi (Fotografia di Chiara Puleo)

Area Portuale Sezione Tipo Tratto E - F

L'importanza di questo tratto stradale è data dalla possibilità di collegare la fascia costiera con i due centri urbani. L'asse ciclabile viene identificata con colorazione rossa, delimitata da apposito spartitraffico per separarla dalla corsia veicolare. Inoltre consiglio l'inserimento all'interno dell'area portuale di una postazione Bike Sharing, così da garantire una mobilità intermodale.

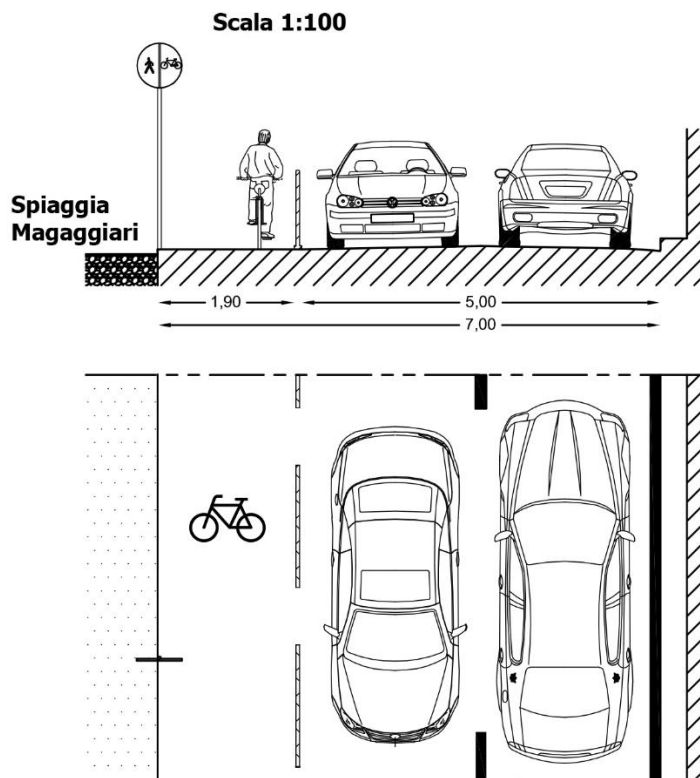
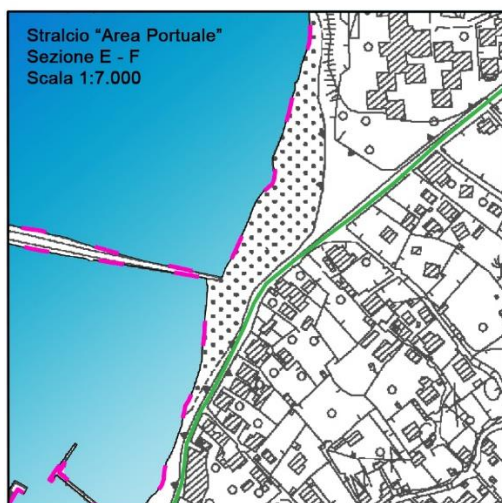


Figura 40 – Via Ciucca, Cinisi (Elaborazione di Massimiliano Cataldo e Pietro Puleo)

4.6 Sezioni Ciclo-pedonali “Area Urbane”

Questo tratto stradale, come si vedrà nel presente paragrafo, presenta alcune differenze con gran parte del percorso ciclopedonale. Questo perché, come si può facilmente intuire dal nome stesso, attraversa delle aree urbane maggiormente urbanizzate e quindi più dense.

In questo tratto, così come è stato fatto per tutti gli altri, è stato necessario eseguire un attento sopralluogo per rilevare, tratta per tratta, le sezioni, il traffico presente e la sua pericolosità, la necessità di parcheggi, di marciapiedi, ed eventuali alberature e illuminazione stradale.

Questo perché, a differenza di quanto è stato descritto negli altri paragrafi, ho ritenuto più corretto in questo caso optare per un'integrazione tra i percorsi veicolari con quelli promiscui ciclabili, il tutto giustificato dalle sezioni poco generose che non consentono la realizzazione di tratti ciclopedonali in sede propria.

Ovviamente per poter considerare valida l'opzione di viabilità promiscua tra i veicoli a motore e le biciclette occorre garantire elevate condizioni di sicurezza.

Si realizza in luoghi dove vi è una forte domanda, ma non è presente lo spazio necessario a garantire la separazione tra le diverse utenze della strada, o in luoghi in cui la domanda non è tale da giustificare questa separazione.

In questi casi si potrebbe ridurre il pericolo ciclabile realizzando corsie contromano nei sensi unici, istituendo limite di velocità a 30 km/h, o prevedendo anche una possibile riqualificazione fisica e gestionale della carreggiata.

Molti sono gli interventi che permettono di garantire più sicurezza agli utenti, per esempio il divieto assoluto di fermata breve, pavimentazione sempre in ottimo stato, presenza di tombini sempre perfettamente a livello del manto stradale, e soprattutto parcheggiare solo dove è consentito.

La corsia a bordo strada, anche definita dall'art. 4 del D.M. 557/1999, risulterebbe in molti casi la soluzione più semplice, economica e facile da usare, soprattutto consigliata in quegli ambiti urbani densi, ma ordinati, nei quali le auto viaggiano comunque a velocità ridotte e dove c'è una bassa domanda di sosta.

Questa scelta viene presa in considerazione talvolta per cercare di dare continuità alla rete in quei tratti dove non siano possibili soluzioni migliori.

Aree Urbane Sezione Tipo Tratto H - I

In questo tratto ciclopedonale, giustificato dalle caratteristiche urbane in queste zone, si è ritenuto fosse più corretto optare per un'integrazione tra i percorsi promiscui ciclabili con quelli veicolari.

Il percorso ciclabile si trova lato montagna della carreggiata. L'integrazione comporta la promiscuità tra le biciclette e i veicoli, ovviamente il tutto garantendo elevate condizioni di sicurezza. Questa scelta è presa in considerazione per cercare di dare continuità alla rete in quei tratti dove non siano possibili soluzioni migliori

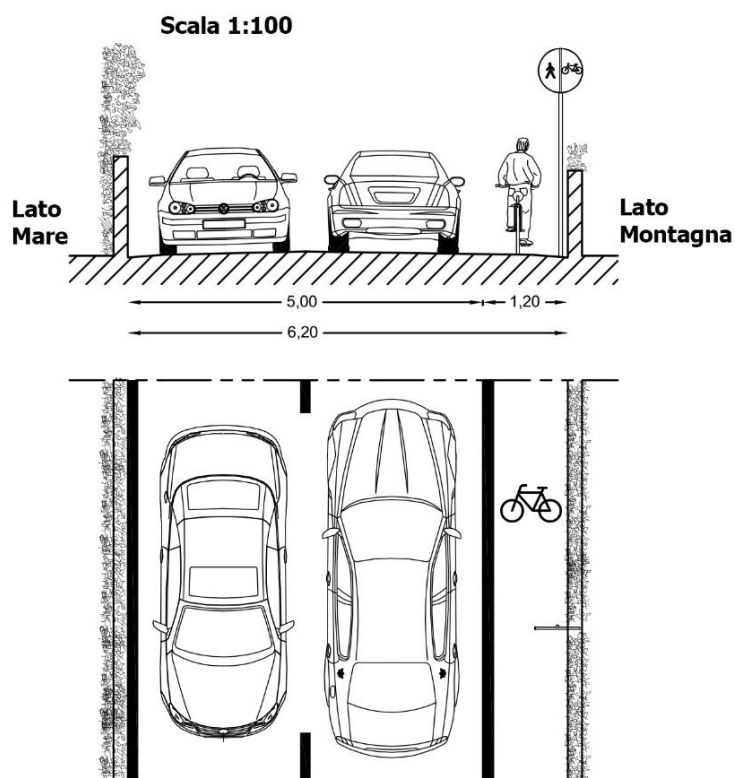
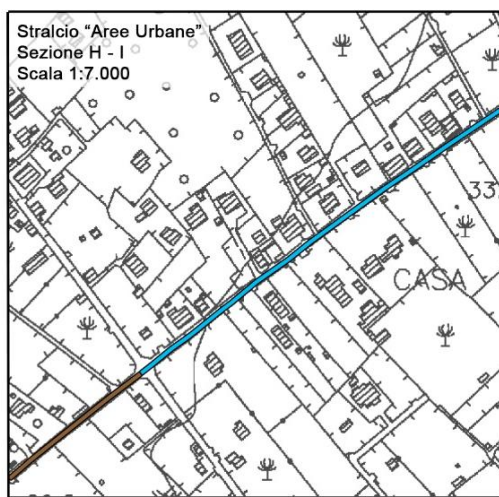


Figura 41 – Via G. Falcone, Cinisi (Fotografia di Chiara Puleo)

Capitolo Quinto – Parcheggio Piazzale Magaggiari

Il seguente capitolo intende trattare il tema della riqualificazione urbana del Piazzale Magaggiari, situato all'interno del Comune di Cinisi, ricordando che il nome di questo spazio deriva dall'omonima spiaggia adiacente.

Come avrò più volte ripetuto nelle pagine precedenti, questo luogo è particolarmente vissuto ed amato dalla cittadinanza presente nei due comuni, soprattutto durante la stagione balneare.

È interessante notare come questo luogo diventa nel periodo estivo il principale polo attrattivo presente in questi territori, dato che di giorno molti sono coloro che intendono trascorrere la propria giornata al mare, mentre la sera si trasforma, grazie alla presenza dei vari pub e bar, in un luogo dove ci si può tranquillamente distrarre e divertire con gli amici.

Il presente lavoro intende focalizzarsi sulla possibilità di ricreare un luogo vivibile e quanto più possibile fruibile da donare alla cittadinanza.

È interessante notare la grande opportunità che si verrebbe a creare, considerando anche la possibile realizzazione del percorso ciclopedonale ampiamente trattato e descritto nei capitoli precedenti, anch'esso obiettivo della tesi, dato che il percorso è pensato per transitare vicino alla Piazzetta, creando una sinergia mai avuta prima in questi luoghi.

L'obiettivo dunque è quello di convertire uno spazio seppur delimitato e con una propria identità, ovvero un parcheggio pubblico, in un luogo attrattivo e pensato per essere vissuto maggiormente dalla cittadinanza. L'obiettivo principale dunque è quello di restituire alla piazza le sue caratteristiche di luogo pubblico per eccellenza. La situazione odierna infatti non consente la fruibilità dello spazio quale luogo di sosta, incontro e rappresentanza in quanto queste attività sono impedita dalla presenza del traffico veicolare e da una invadente occupazione del suolo da parte dei parcheggi.

La proposta progettuale si basa sulla scelta di convertire l'attuale parcheggio in un'area pedonale, ovvero cercare di chiudere al traffico la Piazzetta Magaggiari, e di definire una nuova pedonalità di collegamento tra il percorso ciclopedonale e la spiaggia antistante.

Il carattere pubblico dello spazio della piazza sarà assicurato dalla presenza di elementi di arredo urbano sia funzionali che estetici, necessari a valorizzare questa piazza.

5.1 Criteri di Progettazione

È indispensabile, ancor prima di addentrarmi in questo argomento, comprendere pienamente gli obiettivi e le modalità per poterli raggiungere. Molti dibattiti ed incontri si sono spesso focalizzati sulla necessità di rendere questo luogo più interessante e attraente, e di conseguenza più sicuro.

Nel corso degli anni questi dibattiti si sono via via trasformati in interventi da parte dell'amministrazione comunale di Cinisi, che si è posta in primis l'obiettivo di rendere più piacevole

lo spostamento dal centro urbano alla spiaggia di Magaggiari, attraverso degli importanti lavori urbani per l'allargamento e rifacimento della "via del Mare" (argomento trattato precedentemente).

Detto questo ritengo necessario proseguire in questa direzione in quanto occorre comprendere l'elevato valore aggiunto della piazzetta di Magaggiari, e delle ricadute turistiche che questo si porterebbe dietro.

In realtà, non si tratta solamente di un intervento a carattere prettamente architettonico, bensì occorre soprattutto considerare l'aspetto urbanistico, indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo prefigurato.

Questo perché avrà delle ripercussioni urbane significative, in quanto come detto inizialmente, questo spazio al momento ricopre un ruolo urbanistico importantissimo, considerato che le aree di sosta veicolare (i parcheggi) sono menzionate all'interno del Decreto interministeriale del 2 aprile 1968, n. 1444.

Soprattutto ritengo indispensabile prendere in riferimento quanto definito dall'art. 3 del D.M. 1444/1968 perché definisce gli standard urbanistici che occorre considerare all'interno di un Piano Regolatore Generale, come ad esempio quelli relativi al verde pubblico o ai parcheggi.

«art. 3. Rapporti massimi tra gli spazi destinati agli insediamenti residenziali e gli spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi

Per gli insediamenti residenziali, i rapporti massimi di cui all'art. 17, penultimo comma, della legge n. 765, penultimo comma, della legge n. 765 sono fissati in misura tale da assicurare per ogni abitante - insediato o da insediare - la dotazione minima, inderogabile, di mq 18 per spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggio, con esclusione degli spazi destinati alle sedi viarie.

Tale quantità complessiva va ripartita, di norma, nel modo appresso indicato:

- a) mq 4,50 di aree per l'istruzione: asili nido, scuole materne e scuole dell'obbligo;
- b) mq 2,00 di aree per attrezzature di interesse comune: religiose, culturali, sociali, assistenziali, sanitarie, amministrative, per pubblici servizi (uffici P.T., protezione civile, ecc.) ed altre;
- c) mq 9,00 di aree per spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport, effettivamente utilizzabili per tali impianti con esclusione di fasce verdi lungo le strade;
- d) mq 2,50 di aree per parcheggi (in aggiunta alle superfici a parcheggio previste dall'art. 18 della legge n. 765. 18 della legge n. 765): tali aree - in casi speciali - potranno essere distribuite su diversi livelli.

Ai fini dell'osservanza dei rapporti suindicati nella formazione degli strumenti urbanistici, si assume che, salvo diversa dimostrazione, ad ogni abitante insediato o da insediare corrispondano mediamente 25 mq di superficie lorda abitabile (pari a circa 80 mc vuoto per pieno), eventualmente maggiorati di una quota non superiore a 5 mq (pari a circa 20 mc vuoto per pieno) per le destinazioni non specificamente residenziali ma strettamente

connesse con le residenze (negozi di prima necessità, servizi collettivi per le abitazioni, studi professionali, ecc.).»¹⁰

Dunque occorre tener ben presente quanto definito da questo articolo, infatti non è possibile semplicemente convertire quest'area da parcheggio pubblico a spazio pedonale, proprio perché andremmo ad intaccare negativamente gli standard urbanistici presenti.

A tal proposito, bisogna pensare ad una soluzione pratica, tenendo conto che occorre individuare un'area prossima alla piazzetta Magaggiari, e che di fatto possa sostituirla nell'importante ruolo che svolge al momento.

Avendo parlato più e più volte dell'importante ruolo ricoperto dalla via del Mare, ovvero quello di permettere il collegamento tra il centro urbano di Cinisi e la spiaggia Magaggiari, mi preme considerare un aspetto determinante per la realizzazione della pedonalizzazione della piazzetta antistante la spiaggia.

Questo giustificato dall'elevata opportunità garantita da questo tratto stradale.

Come si può facilmente vedere dalla sezione tipo del tratto ciclopedonale F - H a pag. 60, con i lavori di allagamento della carreggiata, è stato considerato l'inserimento di parcheggi longitudinali lato mare. Come è stato rappresentato in figura 40, questo potrebbe risolvere il problema riguardante gli standard urbanistici siti nella piazzetta Magaggiari, dato che è possibile considerare quelli già realizzati su tutta la lunghezza di via del Mare.

Comunque ritengo doveroso mantenere dei posti macchina in prossimità del piazzale per delle particolari categorie di utenti come i disabili, le donne incinte, o mamme con bambini piccoli, per facilitarli il raggiungimento di questo luogo senza arrecare disagi.

Il progetto di pedonalizzazione della Piazzetta Magaggiari si fonda sul presupposto di rendere uno spazio pubblico identificato con una destinazione d'uso ben definita, ovvero quella di parcheggio legato ai pub e bar presenti, in un luogo da restituire alla comunità per cercare di relazionarlo maggiormente con la spiaggia.

Infatti da cittadino, posso affermare che al momento, l'immagine dell'intera area di Magaggiari è spesso legata alla presenza di questi locali. L'intenzione a questo punto sarebbe di valorizzare la piazzetta cercando di trasformarla in un'area pubblica per eccellenza, convertendola in uno spazio fruibile per tutti, grandi e piccini, e non soltanto i ragazzi che la sera animano questo posto.

Il tutto è possibile attraverso semplici ma mirati interventi architettonici per dare un nuovo volto a quest'area. In primis ritengo indispensabile pensare ad un sollevamento del piano calpestabile rispetto alla sede stradale, per cercare di dare maggior valore alla pedonalizzazione. In questo modo si creerebbe uno spazio il cui transito è consentito solamente ai pedoni.

¹⁰ Decreto interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444

http://www.bosettiegatti.eu/info/norme/statali/1968_1444.htm (data di consultazione 23/01/2018)

L'intervento è finalizzato a rivitalizzare il Piazzale, infatti si intende definire nuove funzioni che ne incentivino l'uso, ad esempio attrezzandola di elementi che ne assicurino la sosta dei visitatori come panchine e cestini, ed elementi ricreativi destinati anche ad ospitare manifestazioni e spettacoli estivi. La piazza avendo una forma quasi triangolare in pianta, ha un'estensione di circa 1.880 mq, è qui che si vuole ricreare l'idea di luogo d'aggregazione e d'incontro, rendendolo un spazio gradevole ed accogliente, dotato di tutte quelle caratteristiche estetiche e funzionali, ad esempio la presenza di aree ombrate mediante l'utilizzo di vegetazione, o la presenza di giochi d'acqua, per creare un valore estetico non indifferente.



Figura 42 – Piazzale Magaggiari, Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)



Figura 43 – Piazzale Magaggiari, Cinisi (Fotografia di Massimiliano Cataldo)

Conclusioni

Con il seguente lavoro ho cercato di portare alla luce molti aspetti spesso dimenticati o sottovalutati presenti in questi due bellissimi Comuni.

Cinisi e Terrasini devono innanzitutto ritenersi fortunati dall'elevato valore infrastrutturale, paesaggistico e culturale presente nei propri territori, cosa che si evince da alcune delle mie tavole analitiche.

Mi sono molto interessato a quest'argomento, tanto che ritengo indispensabile dover partire da un'attenta pianificazione territoriale per cercare di promuovere correttamente il territorio.

È necessario, comprendere l'importanza delle analisi che ho svolto, perché spesso si cerca d'intervenire alla cieca senza conoscere le reali criticità e problematiche urbane presenti.

Considerate come importante punto di partenza per una corretta comprensione del territorio e delle dinamiche sociali e culturali, le analisi grafiche che ho prodotto sono ampiamente descritte nel primo capitolo, riassumono questi luoghi, cercando di evidenziare le potenzialità e le criticità qui presenti.

È soprattutto nell'Analisi dei Valori Riconosciuti che vengono rappresentate le componenti storiche architettoniche, come le torri costiere, il Palazzo D'Aumale o anche l'ex monastero dei Benedettini, citando alcune più significative.

Quello che salta all'occhio è il legame indissolubile che questi territori hanno con il mare e con tutto ciò che è legato ad esso, è dunque fondamentale partire da qui per cercare di promuovere questi luoghi. Luoghi che hanno tanto da offrire ma dove poca importanza viene data alla valorizzazione. L'intento fondamentale della mia tesi è quello di ARMONIZZARE tutti i fattori che nel corso delle pagine vi ho presentato per fornire una mappa strategica, utile allo sviluppo territoriale.

Con l'elaborazione del quadro strategico, si evidenzia l'importanza della costa e di quanto sia fondamentale valorizzare maggiormente le aree prossime al mare rispetto all'aree collinari.

Dato che occorre dare maggiore visibilità agli elementi più prossimi al mare, come le torri costiere o anche il Palazzo D'Aumale, un'importante azione potrebbe essere quella di mettere in rete tutti gli elementi che rappresentano l'identità e la storia per questi luoghi.

Creare un collegamento lungo la costa, per mettere in comunicazione le torri, la Riserva di Capo Rama e la Spiaggia Magaggiari, con l'obiettivo di facilitare il raggiungimento di quegli spazi attraverso un sistema di mobilità dolce.

Il filo conduttore di questo pensiero è il percorso ciclopedonale che non solo attraversa e collega due comuni e permette di gustarne le attrazioni principali, ma, soprattutto mescola la storia, le abitudini di due cittadine che seppur così vicine molto diverse tra loro. L'idea è saltata fuori dopo avere visionato i progetti del Politecnico di Milano, con "VenTo", e della Regione Piemonte, con la "Corona di Delizie".

Soprattutto la “Corona di Delizie” è un importante esempio di promozione turistica e dunque da prendere come riferimento, poiché permette di comprendere come mettendo in rete dei beni architettonici distribuiti sul territorio (in questo caso le residenze Sabaude) è possibile offrire un percorso culturale unico.

Per prima cosa mi sono immeditato in tutti quei turisti che ogni anno frequentano questi luoghi senza poterli apprezzare a pieno, perché difficile, se non quasi impossibile, da raggiungere senza l'aiuto di un residente, come ad esempio le varie torri sulla fascia costiera poco promosse e valorizzate. In questo modo chiunque potrà conoscere pezzi di storia in modo semplice viaggiando sulle due ruote. Poi però ho anche immaginato e a volte ascoltato i bisogni di chi questi luoghi li vive quotidianamente sottovalutandone le potenzialità e la bellezza. E' soprattutto rivolto a loro il miglioramento dei luoghi balneari vissuti sia di giorno che di notte, per goderne a pieno, cercando di soddisfare le esigenze di tutte le categorie di cittadini.

Il progetto del percorso ciclopeditonale, si fonda sulla necessità di connettere le torri costiere, partendo da quella di Capo Rama situata nel comune di Terrasini, sino alla torre dell'Ursa a Cinisi, cercando di seguire gli andamenti morfologici della costa. Ovviamente è stata di primaria importanza individuare il tracciato migliore privilegiando i percorsi diretti e più brevi tenendo conto dell'utenza che ne usufruirà. Per far ciò è stato indispensabile comprendere le caratteristiche del tracciato individuato in ogni suo punto, cercando di privilegiare quelle zone naturalistiche o ad elevato valore paesaggistico. Infatti per far ciò ho suddiviso il tracciato in cinque macro sezioni, queste sono considerate come sezioni tipo ed ovviamente hanno caratteristiche progettuali differenti a seconda della viabilità esistente.

Inoltre la mia attenzione è stata rivolta anche al piazzale adiacente alla spiaggia “Magaggiari”, giustificato dalla sua posizione geografica, infatti è confinante con il progetto del percorso ciclopeditonale, questo luogo dalle molteplici identità ed essenziale come punto di incontro per la cittadinanza e turisti.

L'obiettivo è quello di trasformare uno spazio privo di un'anima propria, identificato soltanto come area di sosta per le auto, in un salotto a cielo aperto, uno spazio comune in cui trascorrere le giornate e promuovere iniziative interessanti, rendendo la piazzetta un luogo principale della vita quotidiana dei cittadini.

In questo modo la piazzetta potrebbe costituire un ulteriore vantaggio per il percorso ciclo-peditonale grazie alla sua posizione strategica, è collocata infatti proprio al centro dell'intero percorso, e diventerebbe un fondamentale punto di snodo anche per la viabilità dolce.

Sebbene io abbia trovato delle difficoltà nel reperire delle informazioni e del materiale utile e il mio lavoro sia ancora in una fase preliminare, spero di aver ben definito le linee guida per la valorizzazione

paesaggistica di questi due comuni attraverso un progetto urbano intercomunale. Mi auguro che sia recepito dalla comunità come punto di partenza verso il progresso e non come delle limitazioni.

Allegati Grafici

- Analisi Morfologica ed Infrastrutturale
- Analisi Ecologica Ambientale
- Analisi del Rischio Idrogeologico
- Analisi dei Valori Sanciti
- Analisi dei Siti d'Interesse Comunitario
- Piano di Gestione Cala Rossa e Capo Rama: Carta degli Habitat
- Analisi dei Valori Riconosciuti
- Elaborato di Sintesi Quadro Strategico
- Progetto Percorso Ciclopedonale
- Progetto Percorso Ciclopedonale: Sezioni
- Stralcio Piazzale Magaggiari – Spostamento parcheggi su Via del Mare

Allegati

- Norme Tecniche d'Attuazione del PRG del Comune di Terrasini
- Norme Tecniche d'Attuazione del PRG del Comune di Cinisi
- Piano di Gestione Cala Rossa e Capo Rama Codice Natura 2000 ITA 020009 versione conforme al DDG ARTA n° 655 del 30/06/2009
- Piano di Gestione Monti di Palermo e Valle del Fiume Oreto Codice Natura 2000 ITA 020021 versione conforme al DDG ARTA n° 602 del 26/06/2009

Dalle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG del Comune di Terrasini:

«CAPO V Zone a vincolo speciale

Art. 39 - Zona della riserva naturale orientata di "Capo Rama"

Tale zona, già inclusa nel Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve Naturali, approvato con decreto Assessore Regionale Territorio e Ambiente n. 970 del 10.6.91, è destinata alla riserva naturale orientata di "Capo Rama".

Art. 40 - Zone destinate a rimboschimenti e forestazione

1. In queste zone E5 di rilevante pregio ambientale sono compresi:

- a) i terreni in cui predomina la vegetazione di specie legnose selvatiche, arboree o fruticose, riunite in associazioni spontanee o di origine artificiale diretta o indiretta;
- b) i boschi spontanei di piante di alto o medio fusto anche nella condizione di ceppaia;
- c) i soprassuoli boschivi distrutti o danneggiati dal fuoco (L. 1.3.75 n. 47);
- d) i terreni che per esigenze di natura geologica ed idrogeologica devono essere riservati a rimboschimento.

2. In tali zone è imposto il divieto assoluto di operare tagli sul terreno naturale, scavi o sbancamenti di qualsiasi tipo, potranno solo essere impiantate essenze arboree di medio ed alto fusto e potranno realizzarsi opere connesse alla bonifica idraulica dei siti, (briglie, coperture di canali, fossi di guardia, scarnificazione e sistemazione delle scarpate e degli argini), nonché opere di sistemazione quali terrazzamenti e drenaggi, nel rispetto dei particolari pregi ambientali di zona e previo nulla-osta rilasciato dall'Ispettorato Ripartimentale delle Foreste di Palermo.

3. Nelle zone di cui al precedente comma 1, interlinea d, sono inibiti la costruzione di edifici di qualunque tipo e l'ampliamento di quelli esistenti.

4. Nella zona di cui al precedente comma 1, interlinea d, sino all'impianto del bosco sono consentiti, con l'intervento edilizio diretto, la costruzione di capanni provvisori a servizio della attività agro-silvo-pastorale, Costituito l'impianto del bosco si applicano le norme del precedente comma 3.

5. In tutte le zone di cui al precedente primo comma sono sempre ammessi gli interventi previsti alle lettere a), b), c) dell'articolo 20. della L. r. n. 71 del 1978.

6. Nell'esecuzione degli interventi previsti nel presente articolo è fatto divieto assoluto di estirpare le essenze arboree già impiantate alla data di adozione del P.R.G.

Art. 42 - Zona di sistemazione e ripristino paesaggistico - ambientale

1. Tale zona riguarda due aree che in passato sono state oggetto di sfruttamento di cava. Queste aree non sono suscettibili di ulteriori trasformazioni urbanistiche. Abbisognano al contrario di un esteso intervento di bonifica e riqualificazione paesaggistico-ambientale che individui altresì tutti i possibili interventi di tutela, sia paesaggistici, che delle residue preesistenze costituenti reperti di archeologia di cava.

2. In tale zona il piano si attua con intervento urbanistico preventivo costituito da un progetto di parco extraurbano di recupero ambientale, per la redazione del quale debbono essere rispettate le finalità di cui al precedente comma, utilizzando tecniche di rinaturazione tipiche dell'ingegneria naturalistica e ambientalistica (Parco delle cave)

3. Sino alla approvazione del progetto di parco di cui al comma precedente è fatto divieto assoluto di eseguire qualsivoglia opera di trasformazione.

Art. 43 - Zone a vincolo geologico, idraulico forestale e di difesa idrogeologica

1. Sono zone non suscettibili di trasformazione edilizie ed urbanistiche per instabilità dei versanti o per la presenza di dissesti dovuti a frane in atto o alla presenza di attività erosiva delle acque fluenti superficiali.

2. In tali zone è istituito un vincolo "NON AEDIFICANDI" ed è inibita la costruzione di nuovi edifici di qualunque tipo e l'ampliamento di quelli esistenti.

3. E' altresì imposto il divieto assoluto di operare tagli sul terreno naturale, scavi o sbancamenti di qualsiasi tipo; potranno solo essere impiantate essenze arboree di medio ed alto fusto, e potranno realizzarsi opere connesse alla bonifica idraulica dei siti (briglie, copertura di canali, fossi di guardia, scarnificazione e sistemazione delle scarpate e degli argini), nonché opere di sistemazione quali terrazzamenti e drenaggi.

4. Nell'esecuzione degli interventi di cui al precedente comma è fatto divieto assoluto di estirpare le essenze arboree già impiantate alla data di adozione del P.R.G., e si consiglia l'adozione di tecniche tipiche dell'ingegneria naturalistica e ambientalistica.

Art. 44 - Vincolo idrogeologico

1. Tali zone sono quelle individuate con deliberazione della Camera di Commercio, Industria, artigianato e Agricoltura di Palermo con delibera n. 131 del 24 maggio 1955, a norma dell'art. 1, Titolo I, Capo I, del R.D. 30 dicembre 1923. n. 3267.

2. La utilizzazione delle aree di cui al comma precedente è subordinata, nel rispetto delle specifiche norme connesse alla destinazione d'uso previste nel presente P.R.G., al nulla osta preventivo dell'Ispettorato Dipartimentale delle Foreste di Palermo alle trasformazioni edilizie ed urbanistiche proposte.

3. Nelle zone in cui è prevista l'attuazione del presente P.R.G. con intervento edilizio diretto il certificato di abitabilità e/o di agibilità deve attestare esplicitamente la avvenuta osservanza delle eventuali prescrizioni imposte con il nulla-osta di cui al comma precedente.

4. Nelle zone in cui il presente P.R.G. si attua con intervento urbanistico preventivo il rilascio delle singole concessioni e/o autorizzazioni edilizie è subordinato ad un attestazione rilasciata dall'ufficio Tecnico Comunale con la qual si dichiara che le eventuali prescrizioni imposte con il nulla-osta di cui al precedente comma 2. siano state riportate nel Progetto urbanistico e/o eseguite, e che i singoli progetti edilizi siano conformi alle eventuali prescrizioni imposte con l'anzidetto nullaosta.

Art. 45 - Zone a vincolo paesaggistico

1. Tali zone sono quelle perimetrate dalla Soprintendenza ai Beni Culturali ed Ambientali di Palermo in conformità di quanto deliberato dalla Commissione Provinciale per la tutela delle bellezze naturali e Panoramiche, ai sensi della legge 29 giugno 1939 n. 1497, per effetto della legge 8 agosto 1985 n. 431.

2. La utilizzazione delle aree di cui al comma precedente è subordinata, nel rispetto delle specifiche norme connesse alla destinazione d'uso prevista nel presente P.R.G. al nulla-osta preventivo della competente Soprintendenza alle trasformazioni edilizie ed urbanistiche proposte.

3. Nelle zone in cui è prevista l'attuazione del presente P.R.G. con intervento edilizio diretto il certificato di abitabilità e/o di agibilità deve attestare esplicitamente l'avvenuta osservanza delle eventuali prescrizioni imposte con il nulla-osta di cui al comma precedente.

4. Nelle zone in cui il presente P.R.G. si attua con intervento urbanistico preventivo il rilascio delle singole concessioni e/o autorizzazioni edilizie è subordinato ad una attestazione rilasciata dall'Uff. Tecnico Comunale con la quale si dichiara che le eventuali prescrizioni imposte con il nulla-osta di cui al precedente comma 2. siano state riportate nel progetto urbanistico e/o eseguite, e che singoli progetti edilizi siano conformi alle eventuali prescrizioni imposte con l'anzidetto nulla-osta.

5. Nelle zone di cui al primo comma la cui destinazione d'uso di Piano è quella di zona agricola "E", è tassativamente vietato l'apertura di nuove cave.

6. Per le eventuali cave esistenti alla data di adozione del presente P.R.G., ricadenti in zone di cui al primo comma deve essere richiesta dall'amministrazione comunale entro tre mesi dalla approvazione definitiva del P.R.G. la revoca della relativa autorizzazione per incompatibilità delle attività di cava con le disposizioni di cui al presente articolo. Successivamente alla detta revoca dovrà farsi luogo nei modi e termini di legge, allo studio e alla esecuzione delle necessarie opere di recupero ambientale.

Art. 46 - Zone a vincolo cimiteriale

Le zone a vincolo cimiteriale sono destinate alle attrezzature cimiteriali e nelle relative aree di rispetto sono consentiti soltanto piccoli chioschi provvisori per la vendita fiori od oggetti per il culto e l'onoranza dei defunti. Le aree cimiteriali di nuova espansione, preordinate all'espropriazione dovranno essere armonizzate col vecchio cimitero con un apposito "progetto di cimitero", la cui redazione è prescrittiva e propedeutica al rilascio di nuove concessioni relativamente a queste aree.

Art. 48 - Norme per la tutela dei manufatti di valore architettonico-ambientale extra-urbani

I manufatti del territorio extra-urbano di valore architettonico-ambientale, individuati nel P.R.G., devono essere mantenuti nella loro configurazione spaziale e tecnico-formale consolidatasi storicamente. Per questi manufatti il piano si attua con intervento edilizio diretto. Per gli interventi sui manufatti si applica il precedente articolo 21.4; sono sempre ammessi interventi di cui alle lettere a), b), c) dell'art. 20, della L.r. n. 71/78. Le specifiche destinazioni d'uso saranno oggetto di apposito "Piano di utilizzazione" da parte dell'Amministrazione comunale.

2. Di tali manufatti, denominati nelle tavole di P.R.G. quelli ricadenti in zone territoriali omogenee E2, pur mantenendo la destinazione d'uso connessa all'attività agricola, possono essere utilizzati a scopi agri-turistici o per la realizzazione di impianti ed attrezzature connesse alla utilizzazione dei fondi agricoli a Parco urbano di cui al precedente articolo 17.

3. Quest'ultima utilizzazione è consentita altresì per tutti i manufatti di cui al comma 1.

4. Al fine di tutelare i manufatti di cui al comma 1 le presenti norme sono integrate dalle prescrizioni espresse dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA. con parere n. 6673 del 13.04.1995.

Art. 53 - Vincoli aeroportuali

1. Sono imposti ai sensi dell'apposito D.M. istituito, al fine di garantire la sicurezza all'aeroporto internazionale di Punta Raisi (Falcone Borsellino).

La proiezione orizzontale e verticale del vincolo sul territorio è visualizzata nei grafici di P.R.G., per i limiti edificatori pubblici e privati.

2. in caso di demolizioni e ricostruzione nello stesso sito di manufatti pre-esistenti al vincolo, è consentito il mantenimento dell'altezza, sempre subordinatamente agli indici di zona espressi dal P.R.G.

3. Eventuali deroghe vanno richieste al Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile, preliminarmente ai pareri comunali di rito.» (NTA, PRG comune di Terrasini, pag. 27-33)

Dalle Norme Tecniche d'Attuazione del PRG Comune di Cinisi:

«ART. 41 - Aree di rispetto dei boschi

Nelle aree di rispetto dei boschi, si applicano le norme previste all'art. 42 della L.r. n.7 del 19 maggio 2003 che consente l'edificazione con indice territoriale massimo di 0,03 mc/mq; il comparto territoriale di riferimento per il calcolo di tale densità edilizia è costituito esclusivamente dalla zona di rispetto. Per le opere pubbliche, tale densità fondiaria massima in deroga è consentita fino a 1,5 mc/mq.

ART. 42 - Area di rispetto cimiteriale

I cimiteri devono essere isolati dall'abitato esistente mediante la fascia di rispetto prevista dall'art. 338 del T.U. delle Leggi Sanitarie 27/7/1934 n°1265, dal Decreto del Presidente della Repubblica 10/9/1990 n° 285 e successive modificazioni.

E' vietato costruire intorno al cimitero nuovi edifici o ampliare quelli esistenti entro la fascia di rispetto di cui al comma precedente e pertanto tali aree sono inedificabili. Vi sono ammesse esclusivamente recinzioni, opere di infrastrutturazione del territorio (parcheggi, aree di verde pubblico), impianti tecnologici a rete e a servizio dell'agricoltura.

Nel caso di edifici esistenti nella fascia di rispetto, muniti di regolare concessione edilizia o titolo abilitativo, sono consentite esclusivamente opere di manutenzione ordinaria e straordinaria.

A eventuali progetti di ampliamento del cimitero esistente si applicano le disposizioni di cui al T.U. delle Leggi sanitarie 27.07.1934 n. 1265 e al DPR 21.10.1975 n. 803 e successive modifiche ed integrazioni.

ART. 43 - Limite fasce di rispetto delle vie di comunicazione

Le aree per infrastrutture stradali individuate dagli elaborati grafici di PRG sono destinate alla conservazione, all'ampliamento e alla nuova creazione di spazi per il traffico dei pedoni e per il traffico meccanico dei mezzi su gomma.

Le fasce non espressamente indicate nelle tavole di PRG devono arretrarsi dal limite stradale secondo edifici esistenti, gli impianti di distribuzione di carburante con i relativi accessori per il soccorso immediato degli utenti della strada, i parcheggi scoperti che non comportino la costruzione di manufatti di alcun tipo, purché convenientemente alberati e pavimentati con materiali permeabili. Le opere suddette devono potere essere rapidamente eliminate o asportate in caso sia necessario allargare le strade. Tale obbligo deve essere esplicitamente riportato nelle autorizzazioni o concessioni di edificazione.

La tutela delle strade deve essere, comunque, garantita, con il rispetto di tutte le prescrizioni vigenti, dicui al Decreto Legge 30/4/1992 n° 285, Decreto del Presidente della Repubblica 16/12/1992 n° 495, Decreto del Presidente della Repubblica 26/4/1993 n° 147, Decreto Legge 10/9/1993 n° 360 e successive modifiche ed integrazioni.

ART. 44 - Area ferroviaria e fasce di rispetto

Nel rispetto dei disposti dell'art.49 e seguenti del Decreto del Presidente della Repubblica 11/7/1980, n°753 "lungo il tracciato della linea ferroviaria è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici o manufatti di qualsiasi specie ad una distanza, da misurarsi in proiezione orizzontale, minore di metri 30 dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia".

Si precisa che detta fascia di rispetto è da considerarsi prescrittiva, fatti salvi i disposti di cui all'art.60 del predetto Decreto del Presidente della Repubblica.

ART. 47 - Aree di interesse archeologico

Sono le aree vincolate alla conservazione di valori storico archeologici. In tali aree non è consentita alcuna attività edificatoria, deve essere mantenuta l'utilizzazione agricola attuale, in attesa degli interventi specifici realizzati a seguito di apposite campagne archeologiche.

Diverse sistemazioni, anche agricole, dell'area ed ogni intervento modificativo dovranno essere sottoposti al preventivo controllo delle sezioni Beni Paesaggistici, Architettonici ed Urbanistici e Beni Archeologici della competente Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali.

Tale verifica, da effettuarsi anche con sondaggi e scavi scientifici, potrà portare anche alla conservazione assoluta del sito, qualora esso, una volta indagato, mostri un interesse peculiare archeologico.

Anche nelle strutture connesse all'antico uso del mare, è sottoposta ad autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Culturali ed Ambientali competente, ogni opera di trasformazione sia sulla terra ferma che sottacqua.

ART. 49 - Aree di vincolo idrogeologico

Nelle zone assoggettate a vincolo idrogeologico sono applicate le disposizioni contenute nel Titolo I del R.D. 30.12.1923 n.3267, modificato con R.D. 3.1.1926 n.23 e 13.2.1933 n. 215, nonché nel relativo regolamento di esecuzione approvato con R.D. 16.5.1926 e successive modifiche ed integrazioni.

ART. 50 - Vincoli aeroportuali ai sensi R.D. 30.10.1942, n.327 – Codice delle Navigazione –, ai sensi del D.M. del 7.07.1965 relativo all' Aeroporto Falcone-Borsellino e D.M. 31.10.1997

Sono sottoposte ai vincoli e prescrizioni stabiliti dal Codice di Navigazione e dai Decreti attuativi relativi all'Aeroporto Falcone-Borsellino, le aree individuate in cartografia come:

- Aree di inedificabilità assoluta. Sugli edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.
- Aree con limite di edificabilità in altezza – rapporto 1:20. Dopo il terzo chilometro dal perimetro aeroportuale, il limite di altezza di 45 mt. sul livello medio dell'aeroporto può essere superato di 1 mt. per ogni 20 di distanza. Ogni limitazione cessa dopo la distanza di 5 km. Le nuove costruzioni e gli ampliamenti e comunque la modifica delle sagome degli edifici esistenti, devono quindi rispettare in altezza tale rapporto.
- Aree con limite di edificabilità in altezza – rapporto 1:50. Nelle aree individuate negli elaborati di individuazione dei vincoli territoriali, tav. 6 a, le nuove costruzioni e gli ampliamenti e comunque la modifica delle sagome degli edifici esistenti, deve rispettare in altezza il rapporto di 1mt di altezza ogni 50 mt di distanza dal perimetro aeroportuale.
- Aree con limite di edificabilità in altezza –mt. 45 s.l.m.a. Le condizioni per la nuova edificazione sono indicate e stabilite al comma 3 dell'art. 715 del R.D. 327/42, modificato dalla L.58/63. La quota media di altezza sul livello del mare dell'aeroporto Falcone-Borsellino è fissata in mt. 16,76.
- Aree con limite di edificabilità in altezza – rapporto 1:7. In queste aree non possono essere costruiti ostacoli che superino l'altezza di mt. 1 per ogni 7 mt di distanza dal perimetro aeroportuale.

Per tutte le attività che saranno proposte in difformità dai superiori vincoli, apposito parere vincolante dovrà essere richiesto all'E.N.A.C. competente per l'aeroporto Falcone-Borsellino.

ART. 51 - Aree sottoposte a vincolo paesaggistico

Sono sottoposte a i vincoli di tutela ai sensi e per l'effetto del Decreto Legge 29.10.1999 n°490:

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- i fiumi, i torrenti ed i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal Testo Unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con Regio Decreto 11/12/1933 n°1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuno, dedotti dall'elenco delle acque pubbliche della provincia di Palermo, di cui al Decreto del Presidente della Repubblica 29/5/1954 e successive integrazioni;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
- le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- le zone ad interesse archeologico.

Nel territorio vincolato alla tutela si ha l'obbligo di sottoporre alla competente Soprintendenza per i Beni culturali ed Ambientali i progetti delle opere, di qualunque genere, che debbono essere eseguiti al fine di ottenere il preventivo nulla osta.

Non è richiesta l'autorizzazione prescritta dall'art.151 del Decreto Legge 29/10/1999, n°490:

- a) per gli interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, di consolidamento statico e di restauro conservativo che non alterino lo stato dei luoghi e l'aspetto esteriore degli edifici;
- b) per gli interventi inerenti l'esercizio dell'attività agro-silvo-pastorale che non comportino alterazione permanente dello stato dei luoghi, per costruzioni edilizie ed altre opere civili, e sempre che si tratti di attività ed opere che non alterino l'assetto idrogeologico del territorio;
- c) per il taglio colturale, la forestazione, la riforestazione, le opere di bonifica, antincendio e di conservazione, da eseguirsi nei boschi e nelle foreste purchè previsti ed autorizzati in base alle norme vigenti in materia.

ART. 52 - Aree caratterizzate da rischio di esondazione e di frana

Nelle aree caratterizzate da rischio idraulico e da rischio da frana, così come individuate negli elaborati dim PRG in scala 1:10.000 e 1:2000, tutte le attività di trasformazione del territorio sono disciplinate dall'art.11 e dagli artt. 7 e 8 del DARTA 25.07.2002 "Aggiornamento al piano straordinario per l'assetto idrogeologico della Regione Sicilia".» (NTA, PRG di Cinisi, pag. 31-34)

Piano di Gestione Cala Rossa e Capo Rama Codice Natura 2000 ITA 020009 versione conforme al DDG ARTA n° 655 del 30/06/2009

«I settori settentrionale e occidentale del SIC sono prospicienti il mar Tirreno, la zona soprastante la falesia è caratterizzata da un ampio terrazzo marino carbonatico, dominato, per lo più, da vegetazione a Palmanana (*Pistacio-Chamaerophumilissigmetum*) e da vegetazione a Olivastro (*Oleo-Euphorbiadendroidissigmetum*).

Il territorio compreso nel S.I.C. “Cala Rossa e Capo Rama”, geologicamente, appartiene ai “Monti di Palermo”, che risultano formati da un complesso Mesozoico-Eocenico in facies di Piattaforma (Piattaforma Carbonatica Panormide) sovrascorso, da Nord verso Sud, su un complesso coevo in facies di Bacino (Bacino Imerese). I Monti di Palermo sono un segmento di catena, risultante dalla sovrapposizione tettonica di unità carbonatiche e terrigenocarbonatiche di età mesozoico-terziaria, derivanti dai domini panormide, imerese e trapanese e locati in sito dopo il Miocene inferiore. (Catalano et al., 1982).

Scogliere (1170), Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. endemici (1240), Pascoli inondati mediterranei (*Juncetalia maritimi*) (1410), Formazioni ad *Euphorbiadendroides* (5331), Formazioni di *Chamaerophumilis* (5333), * Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea (6220), Versanti calcarei dell'Italia meridionale (8214). Di queste tipologie di habitat, 2 sono ben rappresentate, con una copertura del 12,82% e del 31,06% del territorio, 4 sono presenti in piccole percentuali, da 0,45 al 7,55% (Tab. B.1) e 1 è talmente circoscritto da non risultare cartografabile. Di questi 7, l'habitat “Percorsi substeppici di graminacee e piante annue di Thero-Brachypodietea” è prioritario e ha la copertura del 31,06%.

1170 - Scogliere nude

Scogliere poste a ridosso della linea di costa, con assenza di vegetazione o copertura vegetale assai rada; infatti, il notevole disturbo delle mareggiate, in concomitanza con l'elevata salinità del substrato, non consente alcuna colonizzazione da parte della vegetazione fanerogamica.

Dal punto di vista faunistico, quest'area risulta essere un ottimo rifugio per molte specie migratrici e stanziali: *Ardea purpurea*, *Ardeolaralloides*, *Egretta garzetta*, *Falco peregrinus*, *Alcedo atthis*, *Columbalivia*; tra gli insetti si rileva la presenza di *Parmenapubescens*.

Questo habitat occupa lo 0,45% del territorio compreso nel SIC.

1240 - Scogliere con vegetazione delle coste mediterranee con *Limonium* spp. Endemici

E' un tratto di scogliera più interna, colonizzata da specie casmo-alofile dell'associazione vegetale *Crithmo-Limonietea*. Predominano alcune specie di *Limonium* sp. pl., *Arthrocnemum macrostachyum*, *Crithmum maritimum*, *Glaucium flavum*, *Juncus acutus*, *Matthiola tricuspidata*. La morfologia della costa, frastagliata e ricca di insenature, offre numerosi ripari per le specie animali, soprattutto per

Falco peregrinus, *Falco tinnunculus*, *Larus michahellis*, *Monticola solitarius*, *Columbalivia*, *Apusapus*; tra gli insetti è presente *Parmenapubescens*.

Questo habitat occupa il 12,82% del territorio compreso nel SIC.

1410 – Pascoli inondati mediterranei (*Juncetalia maritimi*)

Questo habitat viene periodicamente sommerso da acque salmastre, soprattutto in inverno, a seguito delle mareggiate, e colonizzato da formazioni costituite da specie che tollerano anche elevate concentrazioni di sali nel suolo, inquadrato, sotto l'aspetto fitosociologico, nell'ordine *Juncetalia maritimi*. In questo tratto di costa l'habitat forma un mosaico con gli altri habitat alofili e non è cartografabile.

5331 - Formazioni di *Euphorbia dendroides*

L'habitat include aspetti di vegetazione arbustiva, legata ad ambienti semirupesci, tipica di substrati rocciosi calcarei. Si tratta di formazioni di macchia a carattere edafico-climatico, facenti generalmente parte di serie xerofile, insediate lungo le zone rocciose, aride ed assolate.

Sono preminentemente attribuiti all'associazione *Oleo-Euphorbia dendroides*. Le specie animali che prediligono questo habitat sono *Calandrella brachydactyla*, *Egretta garzetta*, *Columbalivia*, *Podarcis wagleriana*, *Parmenapubescens*.

Questo habitat occupa il 7,55% del territorio compreso nel SIC.

5333 - Formazioni di *Chamaerops humilis*

Habitat ben rappresentato, in questo tratto di fascia costiera, dominato da una vegetazione arbustiva xerofila e subalofila a dominanza di *Chamaerops humilis*, tipica di substrati calcarei, in condizioni bioclimatiche del termomediterraneo, con ombrotipo subumido inferiore.

Le formazioni arbustive offrono una varietà elevata di nicchie ecologiche disponibili per la fauna. Questi spazi sono occupati da uccelli *Calandrella brachydactyla*, *Egretta garzetta*, *Columbalivia*, da mammiferi quali *Oryctolagus cuniculus*, *Erinaceus europaeus*, *Mustela nivalis*, da rettili tra cui *Podarcis sicula*, *Podarcis wagleriana*, *Hierophis viridiflavus*, da svariati insetti tra cui *Parmenapubescens*.

Questo habitat occupa il 5,54% del territorio compreso nel SIC.

6220* - Percorsi substepici di graminacee e piante annue di *Thero-Brachypodietea*

Questo habitat è costituito da associazioni vegetali caratterizzate da piante erbacee annuali termomediterranee. Le specie più rappresentative, appartenenti alle famiglie delle Graminaceae e Leguminosae, sono *Stipa capensis*, *Brachypodium distachyum*, *Brachypodium ramosum*, *Dasyphyrum villosum*, *Lagurus ovatus*, *Trifolium campestre*, *Trifolium stellatum*, *Trifolium angustifolium*, *Scorpiurus muricatus*, *Medicago* sp. pl. In questo habitat, apparentemente arido e inospitale, l'abbondanza di specie di invertebrati fitofagi, soprattutto in primavera-estate, favorisce la presenza di numerose specie di uccelli, tra cui *Calandrella brachydactyla*,

Galeridacristata, *Saxicolarubetra*, *Anthuspratensis*, *Sylviacantillans*, di rettili tra cui *Podarciswagleriana*, *Podarcis sicula* e *Hierophisviridiflavus*, svariati insetti tra cui *Parmenapubescens*.

In questo habitat prioritario si riscontra gran parte delle specie vegetali endemiche o subendemiche come *Biscutellamaritima*, *Crocuslongiflorus*, *Ophrysoxyrrhynchos*, etc...

Questo habitat occupa il 31,06% del territorio compreso nel SIC.

8214 - Versanti calcarei dell'Italia meridionale

Includono le rupi che si sviluppano su litotipi calcareo-dolomitici, habitat particolarmente severo ed inospitale per la vita delle piante vascolari. Infatti, all'estrema povertà di un vero e proprio substrato pedogenetico, fa riscontro una carenza di acqua e di sostanze nutritive, oltre a vari altri fattori ostativi, quali il vento e la radiazione solare. La vegetazione rupicola in Sicilia è principalmente rappresentata da aspetti del *Dianthionrupicolae*, alleanza termofila, insediata su differenti substrati, la quale si sviluppa tra le fasce del termo- e del mesomediterraneo. Il sintaxon include varie associazioni vegetali, particolarmente ricche in specie endemiche, che danno vita a varie fitocenosi di rilevante valenza naturalistica. In questi habitat si riscontrano diverse specie endemiche o sub-endemiche tra cui: *Iberissemperflorens*, *Sedumsediforme*, *Seseli bocconi* subsp. *bocconi*, *Helichrysum rupestre* var. *rupestre*, *Romulea linaresii* subsp. *linaresii*, *Umbilicuserupestre*, *Aspleniummonopteris* *Dianthus rupicola* subsp. *Rupicola* presente anche nell'Allegato II della Direttiva Habitat. Inoltre, questa zona è di rilevante interesse ecologico per le specie di uccelli migratori: *Falco peregrinus*, *Actitishypoleucos*, *Apuspallidus*, *Ardea cinerea*, *Egretta garzetta*, *Oenanthehispanica*, *Columbalivia*, *Parmenapubescens*.

Questo habitat occupa l'1,07% del territorio compreso nel SIC.» (PDG – Cala Rossa e Capo Rama, pag 46-48)

Piano di Gestione Monti di Palermo e Valle del Fiume Oreto Codice Natura 2000 ITA
020021 versione conforme al DDG ARTA n° 602 del 26/06/2009

«Il territorio è caratterizzato dalla presenza di rilievi calcarei più o meno sconnessi, dove svettano le cime di Pizzo Corvo (m 910), Pizzo Caccamo (m 909), Pizzo del Merio (m 935), Montagna Longa (m 975), Pizzo Peluso (m 921), Pizzo Montanello (m 964), Pizzo Mediello (m 850), Pizzo Ceresia (m 817), Pizzo Barone (m 897), M. Saraceno (m 949) e M. Palmeto (m 624).

La parte Nord del sito è occupata da aree con leccete a viburno, che proseguono, in maniera piuttosto rada, anche lungo la zona Ovest del SIC, ma stiamo parlando di una copertura che si aggira attorno al 5% rispetto a tutta la superficie del SIC.

Nelle zone meno accessibili per le attività agricole (brecciai, zone impervie ecc.) che solitamente si rinvencono nelle aree in salita, rimangono aree a vegetazione boschiva inerente al *Rhamno-Quercetumilicis*(9340). Dove il suolo risulta più evoluto e gli incendi sono più frequenti, a queste formazioni, si alternano fitocenosi monofitiche invasive a *Rhus coriaria*, a *Pennisetumsetaceum* ex coltivi a Carrubo, Olivo, Mandorlo e Frassino, ormai inselvatichiti, in seguito all'abbandono, dove frequentemente si rinvencono individui di *Quercus ilex*. Boscaglie di leccio più estese si trovano risalendo la strada interc.20 che costeggia il Vallone del Furi (Cinisi) e nella zona di Pizzo Montanello, dove questa formazione boschiva risulta estremamente compatta e ben conservata.

Le quercete più mesofile, oggi, sono del tutto scomparse, e, a testimonianza della loro passata presenza, resta la vegetazione di gariga dell'*Erico-Polygaletumpreslii*, vicariante mesofila dell'*Erico-Micromerietumfruticulosae*, che, invece, si rinviene a quote non superiori i 500 m.s.l.m..

Nelle zone semirupesci della costa e dei versanti più xerici dei rilievi, si rinviene l'*Oleo-Euphorbietumdendroidis*(5331) che entra in contatto con gli aspetti vegetazionali rupesci dei *Dianthionrupicolae*(8214), fitocenosi casmofitica ricca di specie endemiche di grande interesse fitogeografico e che può essere ascritta all'associazione dello *Scabiosocreticae-Centauretumucrae*. Data l'esposizione e la quota dei rilievi montuosi, gli aspetti di prateria più diffusi nell'area sono quelli riferibili all'*Helictotricho-Ampelodesmetum mauritanici* (5332); mentre a quote meno elevate, sui versanti riparati dai venti dei quadranti settentrionali, si rinvencono praterie dello *Hyparrhenietumhirto-pubescentis* (6220*).

Praterie eccessivamente degradate, infatti, sono caratterizzate da aspetti vegetazionali nitrofili, ascrivibili all'*Echio-Galactitiontomentosae*. Lungo le strette valli presenti all'interno di questo vasto territorio, dove scorrono fiumi a carattere torrentizio, si rinvencono aspetti dei *Populetaliaalbae* (92A0), caratterizzati dalla presenza di numerose specie vegetali come *Populus nigra*, *Salix pedicellata*, *Salix alba* ecc..

Diffuse sono anche le formazioni a *Spartiumjunceum*(32.A) e a *Calicotome villosa* (32.215), anch'esse legate al pascolo, in quanto il bestiame rifugge queste specie che man mano riescono ad

occupare superfici sempre più ampie, chiudendosi in macchie, molto spesso, impenetrabili. Gli allevatori, frequentemente, le incendiano per ripristinare lo stato iniziale, questa pratica errata porta ad un graduale inaridimento del substrato. Nell'area sono anche presenti impianti forestali artificiali a conifere ed altre xenofite, appartenenti, principalmente, ai generi *Pinus*, *Eucaliptus*, *Cupressus*, che vengono, anch'essi, regolarmente, distrutti dagli incendi.» (PDG – Monti di Palermo e Valle del Fiume Oreto, pag. 59-61)

Bibliografia

Riferimenti Bibliografici Amministrativi:

- Norme Tecniche d'Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Terrasini adottato con delibera n° 166 del 05.12.1994 e n° 12 del 09.08.1995, Arch. O. Bommarito, Arch. G. Gangemi, Arch. R. Giliberti, Arch. F. Iacopelli;
- Norme Tecniche d'Attuazione del Piano Regolatore Generale del Comune di Cinisi 02/2008, Urb. M. Marino, Arch. S. Balistreri, Arch. S. La Barbera, Arch. C. Onorato;
- Piano di Gestione "Monti di Palermo e Valle del Fiume Oreto", (conforme al DDG ARTA n° 602 del 26/06/2009);
- Piano di Gestione "Cala Rossa e Capo Rama", (conforme al DDG ARTA n°655 del 30/06/2009);
- Arch. Giaimo Salvatore, Relazione Tecnica per i Lavori di Completamento della Via del Mare;

Riferimenti Bibliografici:

- Bontempelli Trevisani, (1984), *Rivista Industriale, Commerciale e Agricola della Sicilia*, Edizioni Grifo;
- Campisi C., (1972), *TERRASINI Genesi di un centro turistico balneare*, Priulla;
- Casamento A., (1986), *La Sicilia dell'Ottocento*, Edizioni Giada;
- Cascio S., (1981), *Guida storica dei beni culturali del Distretto*, Priulla Editore Palermo;
- Cascio S., (Dicembre 1984), Palermo rivista mensile della provincia;
- Catalfio A. La Duca R., (2010), *La Toponomastica antica di Terrasini – Favarotta*, Salvatore Sciascia Editore;
- Catalfio A., Cinisi, Comune di Cinisi Assessorato Beni Culturali – Assessorato Turismo;
- Chirco P. Manzella P., (1998), *Cinisi d'altri tempi*, Renna Palermo;
- Cusumano A., (1983), *Cinisi Ieri – Oggi Appunti e Riflessioni*, Stampatori Tipolitografi Associati – Palermo;
- Cusumano A., (1989), *Cinisi tra Storia e Tradizioni*, Tipolitografia Don Orione;
- Galatola, (2008), *Bicicletta, sicurezza mobilità sostenibile*, 3 Centro studi Gallimbeni FIAB onlus;
- Giambona B., (2012), " *Life: Vivi i Monumenti della Natura* " valorizzazione e salvaguardia degli habitat naturali del territorio di Cinisi, ARCHETIPO;
- Giufrè M. Cardamone G., *Città nuove di Sicilia XV-XVII secolo*;
- Lo Cascio P., (2006), *Le torri di Palermo – Le difese militari e le opere di fortificazioni costiere della Conca d'Oro nei secc. XV-XIX*, Edizioni del Mirto;
- Lo Piccolo F., (1997), *Storia della Madonna del Furi*, Grafiche Campo;

- Macaluso M. Mannino M., (A.A. 99-00), *Tonnare di Sicilia tra Architettura e Antropologia: Il caso della Tonnara dell'Ursa*, tesi di Laurea, Università degli Studi di Palermo, Facoltà d'Architettura;
- Mangiapani V., (1910), *Cinisi Memorie Storiche e Documenti*, Scuola tip. Boccone del Povero;
- Massa B. Orlando V.E. Zanna G., (2007), *Libro bianco sul Museo di Storia Naturale di Terrasini*, Luxograph;
- Mazzarella S. Zanca R., (1985), *Il libro delle torri*, Sellerio Editore Palermo;
- Murici F., (1986), *Per una cartografia storica della Sicilia medievale, il territorio di Capaci, Carini e Cinisi*, Palermo presso l'Accademia;
- Palermo e la sua zona turistica; periodo di informazione dell'e.p.t. di Palermo – Novembre – Dicembre 1979;
- Pandolfo L., (1997), *Cinisi – L'erba della memoria*, ila palma;
- Ruffino S., (1998), *Storia di Terrasini*, Publisicula Editrice;
- Sommariva G., (2006), *Terrasini – Sicilia per immagini*, Kalòs;
- Vacirca M. D., (1993), *Il Parco ed il Palazzo D'Orléans*, Priulla;
- Vitale S., (19..), *Le Torri del Distretto*, SICILGRAFIC Tipolitografia;
- Tira, Zazzi, Gastaldelli, Passigato, Pezzagno, (2007), *Pianificare le reti ciclabili territoriali*, Gangemi editore

Sitografia

- Sostenibilità attraverso la valorizzazione del territorio tesi di Laurea di Maurizio Mazzocchi
<https://www.tesionline.it/consult/brano.jsp?id=26975>
- 9 Articolazione per sistemi e componenti
<http://www.regione.sicilia.it/bbcaa/dirbenicult/bca/ptpr/02articolazione.pdf>
- Città metropolitana di Palermo Turismo – Cinisi
http://www.cittametropolitana.pa.it/turismo/i_comuni_della_provincia/00008218_Cinisi.html
- Catalogo Foto Aeree
<http://intelspeedcontest2006.tiscali.it/voli/>
- GESAP Aeroporto di Palermo – Statistiche di Traffico
<http://www.gesap.it/gesap/business/airlines/statistiche-di-traffico/>
- TuttoItalia – Statistiche demografiche Terrasini
<https://www.tuttitalia.it/sicilia/37-terrasini/statistiche/>
- TuttoItalia – Statistiche demografiche Cinisi
<https://www.tuttitalia.it/sicilia/81-cinisi/statistiche/>
- Linee guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale
<http://www.regione.sicilia.it/beniculturali/dirbenicult/bca/ptpr/lineeguida.htm>
- Bacino Idrologico Monti di Palermo
http://www.regione.sicilia.it/presidenza/ucmrifiuti/acque/DOCUMENTI/DOCUMENTI_E/E3/PALERMO/inquadramento.pdf
- La ricomparsa nel Pleistocene Marino del Mediterraneo di molluschi Pliocenici
<http://www.stsn.it/AttiA1987/ruggeri.pdf>
- Aeroporto di Palermo Mappe di Vincolo Ostacoli e Pericoli alla Navigazione Aerea
www.comune.cinisi.pa.it/uploads/f062/rt_union_elenco_particelle_interessate_dalle_superfici.pdf
- Capo Rama Riserva Regionale Orientata
www.wwf.it/oasi/sicilia/capo_rama/
- Manuale per la realizzazione della rete ciclabile Regionale
http://www.bosettiegatti.eu/info/circolari/lombardia/1999_47207_DGR_manuale_piste_ciclabili.pdf
- Soluzioni progettuali e stima dei costi per le opere di VENTO
<http://www.progetto.vento.polimi.it/soluzioni.html>
- Percorsi ciclabili in Aree Naturali
http://cyronmed.basilicatanet.it/documents/20090714120327_767.pdf
- Mountain bike Piemonte - A due passi da Torino
<http://www.peveradasnc.it/mtb/percorsi/coronadelizie.htm>
- Gli Itinerari della Corona Verde
http://www.regione.piemonte.it/ambiente/coronaverde/dwd/corona_delizie_bicicletta.pdf
- Il Mattino di Padova
<http://mattinopadova.gelocal.it/regione/2017/08/11/news/nasce-la-ciclovia-del-garda-ecco-come-sara-1.15722738>

- OrizzontEnergia Mobilità: la più bella pista ciclabile d'Europa, in Italia
http://orizzontenergia.it/news.php?id_news=6215
- Garda by bike: la pista ciclabile più bella d'Europa
<https://www.hellogreen.it/garda-by-bike-la-pista-ciclabile-piu-spettacolare-deuropa/>
- Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili
<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2000/09/26/000G0315/sg>
- La Nuova edizione Sassari
<http://www.lanuovasardegna.it/sassari/cronaca/2013/07/06/news/al-via-i-lavori-per-la-pista-ciclabile-1.7379522>
- *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: Ciclovie turistiche*
<http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/ciclovie/ciclovie-turistiche-firmati-i-protocolli-dintesa-mit-mibact-con-le>
- Indicazioni progettuali per la realizzazione della rete della mobilità alternativa nel Comune di Scandicci
https://www.comune.scandicci.fi.it/regolamento_urbanistico/norme/AllegatoA/abaco_allegA_norme.pdf
- La pianificazione ciclabile: La Trasformazione della Strada
http://www.provincia.novara.it/Urbanistica/EcologiaUrbana/16-TrasformazioneStrada_no.pdf
- Reti ciclabili in Area Mediterranea
http://www.ilmaregrandeparcopubblico.it/allegati/04_Vademecum_Ciclabilita.pdf
- Decreto interministeriale 2 aprile 1968, n. 1444
http://www.bosettiegatti.eu/info/norme/statali/1968_1444.htm

Ringraziamenti

Dopo sei mesi di costante lavoro e dedizione mi sento estremamente orgoglioso ed emozionato al solo pensiero di aver portato a termine un lavoro a cui tengo molto. Un'idea che risiedeva ormai da parecchi anni nella mia mente e che desideravo più di ogni altra cosa portare a conclusione, dovuto soprattutto al profondo legame ed amore per la mia terra. Vorrei spendere due parole di ringraziamento a tutte quelle persone che mi hanno fatto sentire il proprio supporto e aiutato in questo lavoro.

Prima di tutto vorrei ringraziare la Professoressa Cassatella, relatore di questa tesi di Laurea, per la sua costante disponibilità e consigli datomi in questi mesi, mi ha fornito tutti quegli strumenti necessari per iniziare e, ovviamente, portare a compimento questo mio lavoro di tesi.

Voglio ricordare con affetto tutti i miei amici che mi sono stati vicini in questi anni di studio, soprattutto voglio ringraziare Massimo, Giovanni e Nicola perché con la loro vicinanza mi hanno sempre dimostrato la loro amicizia e stima.

A mia sorella Chiara, che a modo suo mi ha sempre spinto e motivato ad andare avanti e mi ha aiutato in tutti questi anni di studio, aiuto spesso dimostrato dalla partecipazione attiva attraverso costanti e fruttuosi suggerimenti.

Infine intendo ringraziare mio padre e mia madre, per tutto quello che hanno fatto per me, per essermi stati sempre accanto, supportandomi costantemente e facendomi sentire il proprio sostegno sia morale ed economico, e grazie a loro che sono riuscito a concludere questo meraviglioso percorso di studi, contribuendo alla mia formazione personale.

Infine, auspico ad un reale interessamento da parte delle Amministrazioni Comunali dei due Comuni, affinché questo lavoro in qualche modo possa un giorno essere motivo di dibattito e suggerimento, o anche punto di partenza per una reale valorizzazione di questi territori.