



Foto Nocera.



**SUI BINARI DEL MITO.**

Valorizzazione e recupero della ferrovia dismessa Castelvetro - Porto Empedocle:  
Ospitalità diffusa e comunicazione del patrimonio.



Politecnico di Torino  
Collegio di Architettura

Tesi di laurea magistrale  
architettura per il progetto sostenibile  
a.a. 2017-2018

Sui binari del mito.  
Valorizzazione e recupero della ferrovia dismessa Castelvetro - Porto Empedocle:  
Ospitalità diffusa e comunicazione del patrimonio.

Relatore:  
Prof.ssa Michela Benente

Correlatori:  
Prof.ssa Maria Cristina Boido  
Prof. Cesare Griffa

Candidato:  
Dario Nocera

«L'unico vero viaggio verso la scoperta  
non consiste nella ricerca di nuovi paesaggi,  
ma nell'avere nuovi occhi.»

(Marcel Proust)

Alla mia famiglia e  
a tutti coloro che mi hanno  
sostenuto ed incoraggiato  
nel perseguire le mie idee.

## INDICE

<b>PARTE PRIMA</b>		
INTRODUZIONE		12
<b>CAPITOLO1</b>	<b>LA FERROVIA DISMESSA CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE</b>	<b>16</b>
1.0	La complessa nascita delle ferrovie siciliane	17
1.1	La storia della Castelvetro - Porto Empedocle	20
1.2	Il tracciato e il rapporto con la geomorfologia del territorio	24
1.3	Lo stato attuale, gli interventi fatti e quelli previsti	27
<b>CAPITOLO2</b>	<b>IL RECUPERO DELLE FERROVIE ABBANDONATE</b>	<b>30</b>
2.0	Ferrovie, storia e forme di un'architettura seriale	31
2.1	Greenway e ferrovie dismesse, un legame internazionale	37
2.2	I benefici economici e sociali del cicloturismo	45
<b>CAPITOLO3</b>	<b>PATRIMONIO PAESAGGISTICO E CULTURALE DELL'AREA</b>	<b>48</b>
3.0	Il patrimonio culturale del territorio e il suo richiamo turistico	49
3.1	Beni storici tutelati ed aree archeologiche	53
3.2	Riserve naturali e paesaggio costiero	56
3.3	Patrimonio immateriale ed enogastronomico	61

## INDICE

CAPITOLO4	ANALISI DEL TRACCIATO	66
4.0	Analisi della complessità	67
4.1	Il patrimonio archivistico delle ferrovie	69
4.2	Le caratteristiche del tracciato e lo stato di conservazione del sedime	71
4.3	La rete dei punti di interesse	79
4.4	Il sistema turistico tra ospitalità ed accessibilità	85
4.5	Approfondimento della tratta Sicacca - Siculiana	92
4.6	La mappatura delle stazioni	94
<b>PARTE SECONDA</b>		
CAPITOLO5	UNA PISTA CICLABILE TRA I TEMPLI DI AGRIGENTO E SELINUNTE	104
5.0	Cicloturismo, tra ospitalità diffusa e comunicazione del patrimonio	105
5.1	Un museo lineare per la valorizzazione e la riscoperta del territorio	107
5.2	Il piano generale di riqualificazione	112
5.3	Il recupero del sedime e l'adeguamento a pista ciclabile	119
5.4	Il restauro e la rifunzionalizzazione dei fabbricati	122

## INDICE

CAPITOLO6	L'ACCOGLIENZA TURISTICA DIFFUSA NELLA VALORIZZAZIONE DELL'ESISTENTE	126
6.0	Il caso della stazione di Magazzolo	127
6.1	Il restauro dell'esistente, le nuove funzioni e gli ampliamenti	135
6.2	Il modulo di supporto all'attività ricettiva	139
CONCLUSIONI		143
BIBLIOGRAFIA		146
ALLEGATI		152



Rifornitore d'acqua in disuso nei pressi della fermata Belice Mare, nel cuore della Riserva Naturale Orientata Foce del Fiume Belice e Dune Limitrofe. Agosto 2017. Foto Nocera.

## INTRODUZIONE

Il territorio dell'Agrigentino si trova da anni in una condizione di emarginazione sociale ed economica, afflitto non solo dalla crisi occupazionale e dalla scarsità dei servizi, ma anche dalla progressiva perdita dei valori identitari locali. E' necessario, dunque, pensare a uno scenario alternativo in cui le differenti dinamiche interne, interconnesse attraverso un'implementazione della tecnologia e della comunicazione, possano interagire e auto-fertilizzarsi, in modo da produrre una rinnovata vitalità economica e culturale, oltre ad aumentare la fiducia in un territorio a lungo trascurato dalle istituzioni e sfruttato a vantaggio di pochi.

In questo contesto la ferrovia dismessa Castelvetro-Porto Empedocle, da simbolo di abbandono e degrado, si candida, come luogo privilegiato per dare vita al processo di cambiamento.

La valorizzazione di questa infrastruttura e il suo recupero a uso cicloturistico, influenzerebbe un vasto bacino territoriale, connettendo le popolazioni in esso stanziate e dando visibilità al ricchissimo patrimonio diffuso dell'area.

Nell'era del mercato globale, il settore turistico si colloca tra quelli a più elevata crescita al mondo<sup>1</sup>, questo fenomeno fa ben sperare riguardo le future possibilità di rilancio economico del territorio, ma il rischio di una rapida e incontrollata espansione potrebbe minacciare la biodiversità, il paesaggio e le culture locali.

Questo lavoro di tesi si propone di elaborare una strategia mirata a uno sviluppo turistico sostenibile<sup>2</sup>, che fa leva sull'archeologia ferroviaria come

<sup>1</sup> Le previsioni del World Tourism Organization prevedono di raggiungere 1 800 milioni di turisti nel 2030, secondo la World Tourism Organization «Nel corso dei decenni, il turismo ha sperimentato una continua crescita e una sempre più profonda diversificazione, fino a diventare uno dei settori economici con il ritmo di crescita più elevato al mondo. Il turismo moderno è strettamente legato allo sviluppo e comprende un numero crescente di nuove destinazioni. Queste dinamiche hanno fatto del turismo un fattore chiave del progresso socio-economico». <http://www2.unwto.org/content/why-tourism> (consultato il 26/10/2017).

<sup>2</sup> l'Assemblea generale della Nazioni unite ha deciso, il 7 dicembre 2015, che il 2017 sarebbe stato

mezzo di riscoperta e fruizione del territorio.

La rete di “binari morti” è vastissima, dei quasi 1500 chilometri di ferrovie dismesse nel nostro Paese, un terzo è concentrato sul territorio siciliano.<sup>3</sup> Questi beni, ormai dimenticati, oltre a essere una testimonianza storica da preservare, rappresentano un’opportunità di crescita economica e turistica non trascurabile.

A tal proposito Renato Mazzoncini, amministratore delegato Ferrovie dello Stato S.p.a., scrive: «immaginiamo cosa potrebbe essere il turismo se queste linee fossero trasformate in piste ciclabili, le vecchie stazioni in ostelli e ristoranti o centri di vendita di prodotti tipici. Arte, archeologia, artigianato e turismo sarebbero messi a sistema creando occupazione e facendo emergere le eccellenze della Sicilia».<sup>4</sup>

Il progetto di tesi interessa differenti aspetti legati al recupero e alla valorizzazione della linea ferroviaria Castelvetro-Porto Empedocle.

La valorizzazione culturale consiste nella comunicazione del patrimonio locale grazie all’utilizzo di risorse didattiche digitali, fruibili all’interno di in un “museo lineare” lungo il percorso.

La valorizzazione funzionale, legata alla mobilità, interessa il sedime e la sua riconversione in percorso ciclopedonale, sfrutta le opere infrastrutturali già presenti e garantisce un percorso sicuro all’utenza.

La valorizzazione turistica, legata all’ospitalità diffusa, interessa gli edifici ferroviari e la loro rifunzionalizzazione in chiave ricettiva, ristorativa e ricreativa.

La sinergia tra queste componenti genererebbe interessanti risvolti sociali e economici, che si amplificherebbero se estesi a una più capillare rete di

---

l’Anno internazionale del turismo sostenibile. Secondo la WTO il turismo sostenibile può essere definito come: «Il turismo che tiene pienamente conto dei suoi attuali e futuri impatti economici, sociali e ambientali, affrontando le esigenze dei visitatori, dell’industria, dell’ambiente e delle comunità ospitanti». Cfr. UNEP and UNWTO, *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*, 2005, pp. 11-12.

<sup>3</sup> Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media FS Spa, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, 2016, pp. 7-21.

<sup>4</sup> Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media FS Spa, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, cit.

ferrovie dismesse.

Per ambire a tali obiettivi risulta fondamentale una maggiore visione strategica da parte delle amministrazioni locali; il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini e dell’associazionismo nel controllo e nella salvaguardia dei beni; un maggiore impegno da parte delle Ferrovie dello Stato nel tutelare l’integrità fisica delle linee e nell’agevolare questo tipo di iniziative. Nonostante le molte occasioni perdute e i finanziamenti sfumati per scelte poco lungimiranti, rimane la consapevolezza di come sia importante proporre una realtà diversa in cui possa coesistere la ricerca dei profitti e il recupero della memoria, in cui sia possibile andare avanti, guardandosi anche un po’ indietro.



Treno merci sulla tratta Sciacca-Castelvetroano, fermo in sosta per lo scarico del materiale. Agosto 1981. Foto Brovarone.  
Da Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985.

## CAPITOLO 1

### LA FERROVIA DISMESSA CASTELVETROANO - PORTO EMPEDOCLE

«Ci vuole più tempo per attraversare la Sicilia sui binari che volare da un'altra parte del mondo»<sup>5</sup>.

(Sergio Rizzo)

#### 1.0 La complessa nascita delle ferrovie siciliane

Per comprendere il declino e le cause che portarono alla dismissione della Castelvetroano-Porto Empedocle è opportuno trattare brevemente l'avvento delle ferrovie nell'Isola.

Quella siciliana è la rete ferroviaria insulare più vasta del Mediterraneo, tuttavia la sua creazione avvenne con colpevole ritardo rispetto alle altre regioni italiane<sup>6</sup>, portando spesso le linee a essere obsolete e inefficienti già all'epoca del loro completamento.

Il primo treno siciliano potette circolare sulla tratta di quattordici chilometri da Palermo a Bagheria solo nel 1863, quando nel resto del Paese erano già attivi più di 2300 chilometri di strada ferrata.

Questo ritardo contrasta con quello che era allora lo spirito del Governo dell'Isola, fortemente aperto al progresso tecnico. Il Regno delle Due Sicilie, infatti, aveva introdotto grandi innovazioni come la prima ferrovia in Italia (la Napoli-Portici inaugurata nel 1839), il primo impianto di illuminazione a gas per le strade urbane (a Napoli nel 1839) e il primo battello a vapore del Mediterraneo (il piroscampo Ferdinando I varato a Napoli nel 1818).

La spinta economica data dal commercio dello zolfo, sarà un fattore chia-

<sup>5</sup> Gian Antonio Stella, Sergio Rizzo, *Se muore il Sud*, Feltrinelli, Milano, 2013.

<sup>6</sup> A metà del 1860 la Sicilia non aveva un solo chilometro di ferrovia, in Italia, invece, erano già attivi 2371 chilometri, 9528 in Francia e 16787 in Inghilterra. In merito vedi Piero Muscolino, *Le ferrovie della Sicilia sud-orientale*, Ragusa, EdiARGO, 2006, p. 31.

ve per la realizzazione della rete sicula, ma in seguito, quando il minerale perderà valore sul mercato, seguirà il declino di intere tratte. A partire dal 1860, l'obiettivo principale era quello di realizzare collegamenti ferroviari tra le vaste aree di estrazione mineraria e i porti commerciali. A tal proposito l'ingegner Guerra addetto al progetto della rete ferroviaria in Sicilia afferma di essere stato il primo ad andare incontro a «tale imperiosa bisogna in cotesta Isola nell'anno 1853», evidenziando come l'opera possa «unire tre mari e mettere in comunicazione i principali paesi, e animare fra essi un commercio vantaggiosissimo, massimamente per le Miniere di cui l'Isola abbonda»<sup>7</sup>.

Le città di Girgenti e Alicata<sup>8</sup> erano i principali centri in prossimità dei bacini minerari, per questo era prioritario per il trasporto dello zolfo collegarle rispettivamente ai grandi porti commerciali di Palermo e Catania.<sup>9</sup> Le prime linee proposte dall'impresa Adami ed approvate furono la Messina-Siracusa, la Catania-Palermo e la diramazione Roccapalumba-Agrigento. La gestione di queste linee passò nel 1863 alla Società Vittorio Emanuele<sup>10</sup>. In questa occasione, vennero aggiunte altre linee oltre a quelle previste, che erano la diramazione per Caltanissetta e Licata e un raccordo che congiungesse il porto di Licata a quello di Porto Empedocle.

Notevoli furono le difficoltà nel procedere con i lavori, per via di una finanza pubblica sempre più indebitata. Negli anni a venire i lavori saranno affidati a diverse società fino al 1906, quando le Ferrovie della Sicilia entreranno a far parte delle Ferrovie dello Stato e quindi nazionalizzate. La legge del 1879<sup>11</sup> prevedeva quattro differenti tipologie di ferrovie per le quali, ad

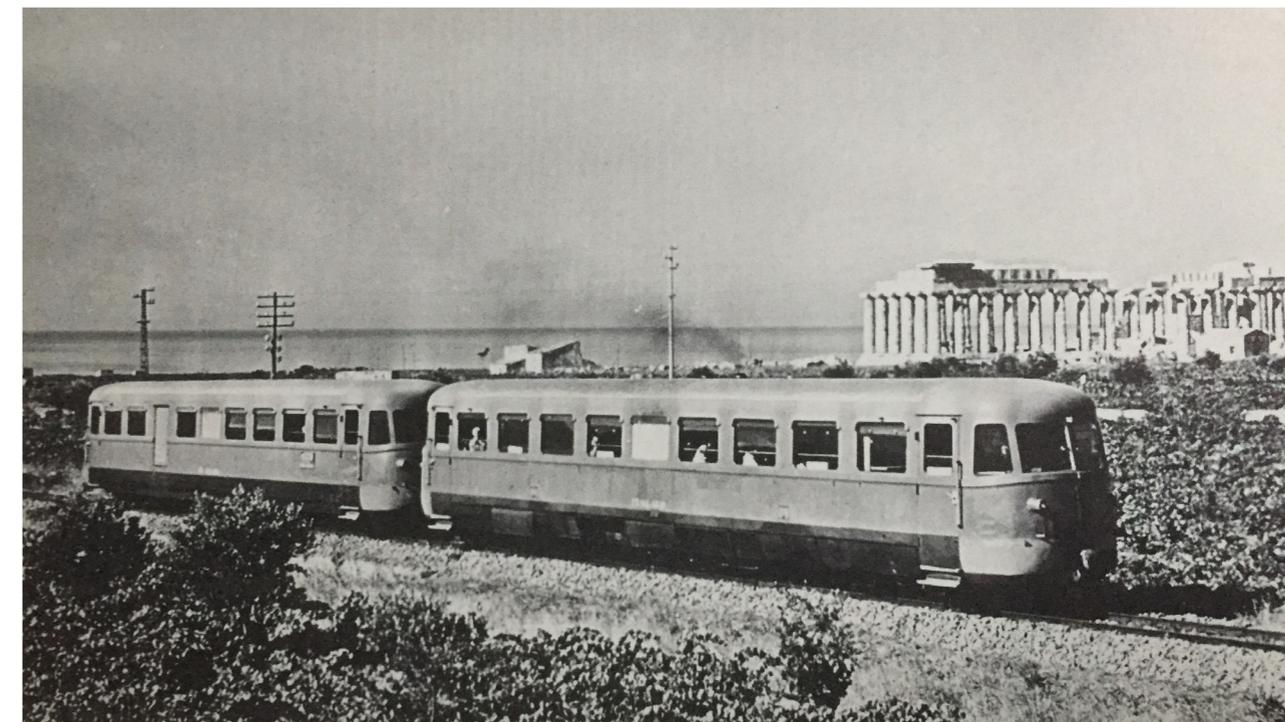
<sup>7</sup> Enrico Guerra, *Progetto di una rete di ferrovie nella Sicilia*, p. 4 e p. 9. L'edizione a stampa risulta priva di indicazioni sulla tipografia, la località e la data di edizione.

<sup>8</sup> Antiche denominazioni delle odierne città di Agrigento e Licata.

<sup>9</sup> Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco, l'architettura della ferrovia Siracusa-Ragusa-Licata e il progetto del paesaggio nel val di Noto*, Messina, Edas, 1999, p. 92.

<sup>10</sup> La società Vittorio Emanuele aveva ceduto le linee piemontesi allo Stato italiano e nel 1863 subentrava nella gestione delle ferrovie calabro-sicule.

<sup>11</sup> La legge n. 5002 del 29-VII-1879 fissa una razionale classificazione delle nuove ferrovie da costruire



Nella foto degli anni Cinquanta un'automotrice a trazione diesel RALn 60 e il rimorchio RLDn 32 in viaggio sulla rete complementare siciliana in direzione di Castelvetro, sullo sfondo sono visibili i templi selinuntini e il mare. Foto Centro Storico Fiat.

Da Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985.

eccezione della prima categoria, si poteva adottare lo scartamento ridotto, una soluzione molto più economica. Le linee previste dovevano attingere in parte a risorse locali per la realizzazione e proprio questa condizione sarà causa di numerose controversie tra i paesi interessati al traffico ferroviario, e porterà a ingenti ritardi nell'avvio dei lavori, come nel caso della Porto Empedocle-Castelvetro.

distinguendole in 4 categorie a seconda dell'importanza della linea (fondamentale 1ª cat., complementare 2ª cat. e 3ª, economica 4ª cat.) e della quota parte del costo totale di costruzione con cui dovevano concorrere

le provincie interessate (nessun concorso per la 1ª cat., 1/10 per la 2ª, 2/10 per la 3ª, 4/10 per la 4ª). » cfr. Piero Muscolino, *Le ferrovie della Sicilia sud-orientale*, Ragusa, EdiARGO, 2006, pp. 38-43.

### 1.1 La storia della Castelvetro-Porto Empedocle

Con i suoi 123,7 chilometri, la Castelvetro-Porto Empedocle è la ferrovia dismessa più lunga d'Italia.<sup>12</sup>

Il progetto di costruzione di un collegamento ferroviario sulla costa meridionale della Sicilia, con andamento est-ovest, dalla città di Castelvetro a quella di Agrigento, risale alla fine del diciannovesimo secolo.

Nel 1882, infatti, il Ministero dei Lavori Pubblici avvierà uno studio preliminare, ma ben presto a causa delle controversie, nate dalle divergenti proposte di tracciato richieste dai comuni, i lavori finirono per arenarsi. Quando, nel 1885, la gestione passò alla Rete Sicula, società costituita come emanazione delle Ferrovie Meridionali, questa propose un progetto con poche modifiche di percorrenza, ma che adottava lo scartamento ordinario. Ancora una volta venne interrotto l'iter di approvazione, poiché l'opera prevedeva costi superiori a quelli previsti. Inoltre, in quegli anni fu attivato l'esercizio della linea a scartamento ridotto Palermo-Corleone, e si pensava di annessere anche la linea in analisi alla rete complementare a scartamento ridotto. Per poter procedere, nel 1901, fu necessaria una Commissione Regia per condurre un'analisi e dare delle soluzioni al problema delle linee secondarie siciliane. In quest'occasione emerse come lo scartamento ridotto fosse determinante per ridurre le difficoltà tecniche legate alla conformazione dell'aspro territorio dell'Isola. Venne proposto un percorso che, sviluppandosi sia sul litorale, sia sull'interno, poteva accontentare tutti i comuni che rivaleggiavano tra loro affinché il tracciato passasse il più possibile vicino ai relativi centri abitati. La proposta fatta si presentava più costosa e lunga per via del tracciato zigzagante, per rimediare a ciò erano raccomandati il maggior numero di allacciamenti alla rete a scartamento ordinario. Lo stallo durò fino al 1906, anno in cui subentrarono le Ferrovie dello Stato e venne nuovamente affrontato il problema, così che l'anno successivo il

progetto era completo<sup>13</sup>.

Il 20 giugno del 1910 il primo tronco della ferrovia, di 13,122 chilometri, era attivo e congiungeva Castelvetro a Selinunte.

Lo scoppio della Prima Guerra Mondiale bloccò i lavori, che successivamente ripresero con lentezza fino al primo luglio del 1923, quando l'ultimo tratto tra Sciacca e Ribera fu completato e l'esercizio dell'intera linea era attivo. In questa data fu possibile percorrere senza interruzioni l'intera tratta Castelvetro-Porto Empedocle di 123,67 chilometri, tuttavia per arrivare alla stazione di Agrigento era necessario un trasbordo alla linea a scartamento ordinario. La linea superò quasi indenne la Seconda Guerra Mondiale e solo nel 1951, con mezzo secolo di ritardo, venne interposta tra i binari anche una linea a scartamento ridotto che congiungeva Porto Empedocle alla stazione di Agrigento Centrale, nel cuore cittadino, questo fu l'ultimo ampliamento della rete complementare siciliana. Per anni questa e altre ferrovie furono l'unico mezzo di comunicazione per via di una rete stradale quasi inesistente, ma fu presto chiaro come la rete a scartamento ridotto della Sicilia fosse priva di futuro. Molteplici furono le cause che portarono alla dismissione della linea, avvenuta nel 1986 con l'interruzione del servizio di trasbordo di passeggeri e merci, costituite principalmente da zolfo, salgemma, gesso e prodotti agricoli. Alcune dei motivi che portarono a un bilancio pesantemente passivo della linea, sempre più deserta, sono riconducibili alla natura stessa del percorso, molto tortuoso e soggetto a frane, con lunghi tempi di percorrenza e stazioni distanti dai centri abitati. L'impostazione del tracciato, concepito più che per i passeggeri, principalmente per agevolare il traffico minerario, si dimostrerà vulnerabile a una serie di fattori esterni come lo sviluppo, negli anni trenta del Novecento, della rete stradale e del trasporto su gomma, che risolveva l'onere del trasbordo delle merci per passare dallo scartamento ridotto a quello ordinario e il definitivo crollo del prezzo dello zolfo, peraltro già basso all'epoca dell'apertura della tratta.

<sup>12</sup> Giulia Cortesi, Umberto Rovaldi (A cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, p. 135.

<sup>13</sup> In merito vedi Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985, pp. 4-7.

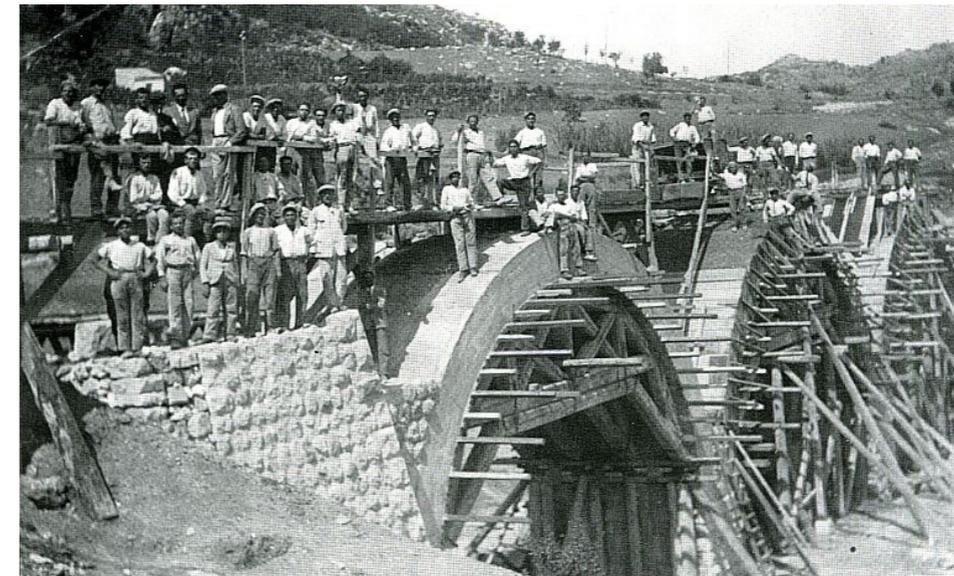


Un treno locale Castelvetro-Ribera percorre un viadotto sulla tratta Sciacca e Verdura, sullo sfondo il monte San Calogero con in cima gli stabilimenti termali. Agosto 1980. Foto Brovarone.  
Da Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985.



A fianco, tracciati a scartamento ridotto delle Ferrovie dello Stato, così come fu realizzata, anche in contrasto con i progetti iniziali. Con la stella sono evidenziati gli allacciamenti con lo scartamento normale. Grafico tratto da Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985.

In basso, decine di operai durante una pausa dei lavori di costruzione della ferrovia a scartamento ridotto Ribera - Sciacca, presso contrada "Pupi", Ribera, 1912.  
Foto tratta da ( a cura del Distretto Scolastico n. 2 di Ribera, dell'assessorato regionale ai BB.CC.AA. e della P.I.) Enzo Minio, *Paesi in bianco e nero - come eravamo*, Ribera, Agrostampa, 1999.



## 1.2 Il tracciato e il rapporto con la geomorfologia del territorio

La rete delle Ferrovie dello Stato a scartamento ridotto della Sicilia e, nello specifico, la linea in analisi nasce dall'esigenza di creare un collegamento ferroviario il più possibile economico. La scelta di questo tipo di binario consentiva raggi di curvatura più stretti, e in tal modo, la ferrovia poteva seguire le ondulazioni del terreno piuttosto che superarle. Questo permetteva una minore quantità di opere d'arte come gallerie o viadotti, e di conseguenza un minore esborso economico da parte dello Stato. Inoltre, le basse velocità raggiungibili su questo tipo di linea permettevano l'utilizzo di rotabili più leggeri e un conseguente minor consumo di carbone.



Treno a vapore in locomozione sul ponte in ferro costruito sull'estuario del fiume Belice. Ottobre 1981. Foto Cordara. da Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985.

Il tracciato in esame ha un andamento sinuoso e passa dalla costa all'entroterra svariate volte, affrontando ripetuti dislivelli. Partendo da Castelvetro, posto a 177 metri sul livello del mare, la ferrovia supera il Modione con un viadotto di 5 luci da 10 metri, e si spinge in discesa per un lungo tratto rettilineo, incrociando le fermate impresenziate di Santa Teresa Selinuntina e Latomie, per poi svoltare in prossimità i templi verso Marinella di Selinunte. Da qui il tragitto continua verso Porto Palo, costeggiando il litorale e attraversando un ponte in ferro di 50 metri, costruito sul fiume Belice. Questa tratta fu dotata di palificazioni e opere difensive contro le dune costiere che talvolta invadevano i binari<sup>14</sup>. Da Porto Palo si prosegue in salita con una pendenza pari a circa il 25 per mille fino a raggiungere Menfi nell'entroterra. Successivamente, il tragitto riprende la via della costa, discendendo in direzione di Capo San Marco in un contesto ancora oggi prevalentemente agricolo.

Dopo alcuni chilometri in discesa, percorsi costeggiando il mare, si giunge a Sciacca, un centro molto popoloso, la cui stazione si colloca presso il porto. Da qui la linea passa al di sotto del centro urbano grazie a una galleria di circa un chilometro, per poi risalire e incontrare lunga galleria in località San Giorgio di 3768 metri. Successivamente alla fermata impresenziata di Bellapietra si passa attraverso la Galleria Macauda e si giunge al Fiume Verdura, con il relativo scalo. Il tracciato, dopo aver attraversato il corso d'acqua con un ponte a cinque archi in pietra con luci di 15 metri ciascuno, prosegue in salita per raggiungere la stazione di Ribera posta a 190 metri sul livello del mare.

Passando sotto l'abitato per mezzo di una galleria di 1123 metri, seguita a breve distanza da una seconda di circa 300 metri, il percorso torna in discesa fino a raggiungere il ponte in pietra lungo 75 metri sul fiume Magazzolo, e la relativa stazione. Questo scalo, un tempo denominato Bivio Greci, sorge in un territorio disabitato, ma rappresentava un punto nodale, perché da

<sup>14</sup> In merito vedi Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985, p. 18.

qui si diramava la vecchia linea per Bivona e Lercara.

Dopo aver compiuto il periplo del Monte Sara, la ferrovia supera il Platani con un imponente ponte a 5 luci di 20 metri ciascuna e si immette nella galleria di 733 metri all'interno di Colle Rotondo. Giunti alla stazione di Cattolica Eraclea, posta a 2,5 Km dal centro urbano, si prosegue verso Montallegro e il paesaggio diviene via via più marittimo, fino a giungere alla località balneare di Siculiana Marina. Superato il Torrente Canne l'andamento del tracciato si sviluppa in salita fino a Siculiana e poi in piano fino al viadotto sul Vallone Saia e a Realmonte. In seguito, lambendo la Miniera di Salgemma prosegue in discesa nei pressi di Porto Empedocle



Convoglio merci in transito tra i vigneti di Menfi. 1981. Foto Cordara. da Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985.

raggiungendo e costeggiando il litorale. Qui si incontrano tre fermate prima della stazione centrale, che sono: Punta Piccola, che prende il nome dall'omonima spiaggia nelle vicinanze, Porto Empedocle Cannelle e Porto Empedocle Succursale, a pochi passi dallo scalo marittimo per le Isole Pelagie. Giunti a Porto Empedocle Centrale si procede in direzione Agrigento, attraversando la valle dei Templi e superando la fermata presso il Tempio di Vulcano, per poi proseguire dalla stazione del capoluogo fino a Palermo attraverso lo scartamento ordinario<sup>15</sup>.

### 1.3 Lo stato attuale, gli interventi fatti e quelli previsti

Da quando, nel 1986, la linea venne dismessa per variante di tracciato, inevitabilmente ebbe inizio un processo di degrado legato all'incuria e all'abbandono. Il tracciato risulta attualmente riconoscibile nella sua interezza, ma in molte parti diviene scarsamente percorribile per via della vegetazione infestante o di abusi di privati che hanno annesso alcuni frammenti del percorso alle loro proprietà limitrofe. Nonostante i pregevoli paesaggi che la ferrovia attraversa e il valore storico e artistico delle costruzioni annesse, spesso questi beni sono deturpati da discariche abusive e rifiuti di vario genere soprattutto nei dintorni delle aree abitate. Nelle zone interne e prossime ai centri urbani i binari sono stati rimossi o occultati al di sotto del manto stradale per via delle concessioni date ai comuni intorno agli anni novanta del Novecento. Molte parti della linea sono diventate strade sterrate e i binari sono stati coperti dalla terra battuta, che, di tanto in tanto, ne lascia emergere alcune tracce. Buona parte del tracciato è visibile soprattutto nelle aree rurali tra Castelvetro e Cattolica Eraclea, mentre risulta molto più frammentata la presenza fino a Porto Empedocle. Per quanto riguarda i manufatti annessi alla linea, le gallerie risultano tutte percorribili fatta eccezione per quella nei pressi di Siculiana Marina, che è stata oc-

<sup>15</sup> In merito al tracciato e alle opere in esso inserite si fa riferimento alla documentazione archivistica della linea consultati presso la "Biblioteca" di Fondazione Fs Italiane, vedi anche Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985, pp. 18-20.

cultata abusivamente con rifiuti derivanti da demolizioni. I ponti si presentano in buone condizioni, tranne per un cavalcavia nei pressi di Cattolica Eraclea, parzialmente demolito.

Molti caselli versano in condizioni precarie, soprattutto quelli con danni alle coperture e che hanno subito intrusioni. Uno di questi, quello posto presso la stazione di Siculiana, è stato demolito abusivamente. I fabbricati viaggiatori, sono generalmente in buono stato di conservazione, tuttavia alcuni, come quello di Magazzolo hanno subito un uso improprio come stalla, mentre nella stazione di Siculiana è avvenuta la demolizione del magazzino merci per costruirvi edifici abusivi. Sono presenti anche esempi di riuso virtuoso da parte di enti pubblici, come nel caso della Stazione di Porto Empedocle diventata museo ferroviario, la Stazione di Porto Empedocle Succursale divenuta biblioteca comunale, o da parte di privati, come per un casello adiacente allo scalo di Ribera, trasformato in un bar, il magazzino merci della stazione di Selinunte, diventato osteria, la stazione di Verdura restaurata e divenuta parte integrante di un resort di lusso, o la stazione di Menfi acquisita, restaurata e riutilizzata come punto vendita delle Cantine Settesoli e ancora un casello nei pressi della Scala dei Turchi trasformato in B&B.

Diverse iniziative hanno promosso la riconversione del tracciato in greenway. Nel 2010 alcuni progetti di piste ciclabili sovrapposte alla linea dismessa vengono inseriti dalla Regione nella graduatoria dei progetti ammissibili al finanziamento. Era previsto il finanziamento per la realizzazione della “Greenway Ferdinanda” da Porto Palo fino a Sciacca, della “Greenway tratta ferroviaria dismessa Ribera – Verdura”, e della greenway “Dalla campagna al mare” presentata dall’unione dei comuni di Cattolica Eraclea, Montallegro, Siculiana e Realmonte.<sup>16</sup> Purtroppo per via di un iter non valido e di errori in fase di candidatura, i progetti non comparirono in graduatoria e così i quasi 17 milioni di euro provenienti da fondi comunitari, non vennero assegnati. Diversamente, il Comune di Menfi che scelse di seguire un’altra strada, riuscì a ottene-

<sup>16</sup> In merito alla documentazione si consulti il sito: <http://pti.regione.sicilia.it/portal/pls/portal/docs/6878235.PDF> (consultato il 06/11/17).



A lato, una strada rurale, immersa nella campagna siciliana. Emergere della terra battuta il sedime ferroviario ancora esistente della tratta a scartamento ridotto che collegava Siculiana a Realmonte. Aprile 2017. Foto Nocera.

re da un’altra misura comunitaria il finanziamento dell’opera<sup>17</sup>. Attualmente questo comune vanta una pista ciclopedonale di 17 chilometri con fondo in parte asfaltato e in parte in cemento drenante, che sovrapponendosi alla ferrovia, congiunge Menfi alla località balneare di Porto Palo. Tra gli interventi più virtuosi figura il recupero del Parco Ferroviario di Porto Empedocle curato dall’associazione Kaos, che ha anche attivato un treno turistico per la Valle dei Templi<sup>18</sup>. In futuro è prevista la riattivazione della tratta tra Castelvetro e Selinunte per la percorrenza di treni turistici, tale iniziativa promossa dall’associazione “Sicilia in Treno” è stata presentata a Ferrovie dello Stato Spa e il progetto sarà inserito nella linea di finanziamento nell’ambito del PO FESR Sicilia 2014/2020 – Agenda Urbana Sicilia Occidentale.<sup>19</sup>

<sup>17</sup> Per maggiori informazioni è consultabile il sito: <http://www.comunalimenfi.it/2541/news/sciacca-perde-i-finanziamenti-per-la-pista-ciclabile-menfi-invece-potra-completare-lopera> (consultato il 23/08/17).

<sup>18</sup> Per maggiori informazioni è consultabile il sito dell’associazione <http://www.ferroviekaos.it/>

<sup>19</sup> Nel febbraio 2017 è stata raggiunta un’intesa tra il sindaco di Castelvetro Selinunte e l’associazione-



La stazione dismessa di Cattolica Eraclea, in primo piano, il magazzino merci con il fabbricato viaggiatori, sullo sfondo la torre del rifornitore d'acqua e un casello ferroviario. La stazione sorge fuori dal centro abitato, nei pressi di Colle Rotondo. Marzo 2017. Foto Nocera.

## CAPITOLO 2

### IL RECUPERO DELLE FERROVIE ABBANDONATE

«Le stazioni si somigliano tutte; poco importa se le luci non riescono a rischiarare più in là del loro alone sbavato, tanto questo è un ambiente che tu conosci a memoria, con l'odore di treno che resta anche dopo che tutti i treni sono partiti, l'odore speciale delle stazioni dopo che è partito l'ultimo treno. [...] Io sono sbarcato in questa stazione stasera per la prima volta in vita mia e già mi sembra d'averci passato una vita, entrando e uscendo da questo bar, passando dall'odore della pensilina all'odore di segatura bagnata dei gabinetti, tutto mescolato in un unico odore che è quello dell'attesa, [...]».

(Italo Calvino, *Se una notte d'inverno un viaggiatore*, 1979)

#### 2.0 Caratteristiche dell'architettura ferroviaria

Prima di affrontare le alternative di recupero di una ferrovia è conveniente per maggior chiarezza definire i caratteri principali di questa architettura seriale.

La ferrovia fu la prima grande opera infrastrutturale capace di unificare l'Italia. La strada ferrata, con annesse altre opere d'arte, come ponti, gallerie, muri e terrapieni, diventa in breve il simbolo di come l'uomo con la propria tecnica superi gli ostacoli della natura, imponendo un nuovo modello di gestione e sviluppo del territorio. Nel XIX secolo l'avvento della locomotiva contribuirà alla nascita del mito della ferrovia, come strumento portatore di prosperità e innovazione.<sup>20</sup>

L'architettura ferroviaria, sotto l'aspetto formale presenta, complessivamente, una forte standardizzazione e riconoscibilità. Le varie parti e i ma-

ne "Sicilia in Treno" <http://www.castelvetranoselinunte.it/treno-al-ponte-ferro/88201/>

<sup>20</sup> Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco, l'architettura della ferrovia Siracusa-Ragusa-Licata e il progetto del paesaggio nel val di Noto*, Messina, Edas, 1999, p. 135.

nufatti ferroviari, replicati con le stesse caratteristiche formali su tutto il territorio italiano, sono frutto dell'esigenza di "normalizzazione" dell'architettura civile sin dai tempi dello Statuto Albertino.<sup>21</sup> Nelle indicazioni seguite per la realizzazione dell'opera, se le modalità costruttive sono spesso aperte all'impiego di materiali e tecniche locali, il linguaggio architettonico e i tipi edilizi devono sottostare a un modello sovregionale, in modo da aderire all'idea risorgimentale di "Italia unita". Il modello seguito nella seconda metà del XIX secolo è quello del "Cinquecento", con richiami al Rinascimento, ma in chiave "de-toscanizzata", più sobrio e lineare<sup>22</sup>. Esistono veri e propri abachi<sup>23</sup> che descrivono nel minimo dettaglio le diverse caratteristiche di ogni tipologia di edificio, dalle dimensioni generali fino ai particolari decorativi. Questo approccio, mantenuto anche dopo la nazionalizzazione della rete principale, avvenuta con Giolitti, rende ancora oggi riconoscibili tutti gli edifici di servizio alle ferrovie a prescindere dal contesto urbano o rurale in cui si trovano.<sup>24</sup>

L'elemento basilare da cui nasce la ferrovia è la "piattaforma", al di sopra della quale è posta la "massicciata", costituita da ghiaia e pietrisco per il deflusso delle acque.

Questo strato sta alla base dei "binari", costituiti a loro volta da "traversine" e "rotaie", la distanza tra le rotaie determina lo "scartamento" cioè la larghezza del binario, nelle linee a "scartamento ordinario" la larghezza è di 1,445 metri, mentre scende a 0,95 metri e 0,70 metri nelle "linee economi-

21 Mariangiola Gallinari, *Piccole Stazioni di provincia. Fasi storiche, linguaggi dell'architettura, riconoscibilità*. In merito [http://www.cittametropolitana.bo.it/pianificazione/Engine/RAServeFile.php/f/news/Gallinari\\_ferrovie\\_e\\_stazioni.pdf](http://www.cittametropolitana.bo.it/pianificazione/Engine/RAServeFile.php/f/news/Gallinari_ferrovie_e_stazioni.pdf)

22 Mariangiola Gallinari, *Piccole Stazioni di provincia. Fasi storiche, linguaggi dell'architettura, riconoscibilità*. cit.

23 A riguardo sono citati alcuni testi che riportano indicazioni costruttive, tipologie e caratteristiche dettagliate dei manufatti ferroviari:

Carlo Levi, *Trattato teorico-pratico di Costruzioni civili, rurali, stradali ed idrauliche*, Milano, 1928.

Ferrovie dello Stato, *Modalità del corpo stradale e delle opere d'arte*, Ferrovie dello Stato, Roma, 1917.

Vittorio Boggi, *Costruzioni Stradali e ferroviarie*, UTET, Torino, 1915.

24 Mariangiola Gallinari, *Piccole Stazioni di provincia. Fasi storiche, linguaggi dell'architettura, riconoscibilità*. cit.



Il ponte sul fiume Magazzolo, realizzato in pietra con coronamento in mattoni nel 1917, è composto da 5 archi a sesto ribassato di luce metri 15 ciascuno. lo schema costruttivo è comune altri viadotti presenti sulla linea. Aprile 2017. Foto Nocera.

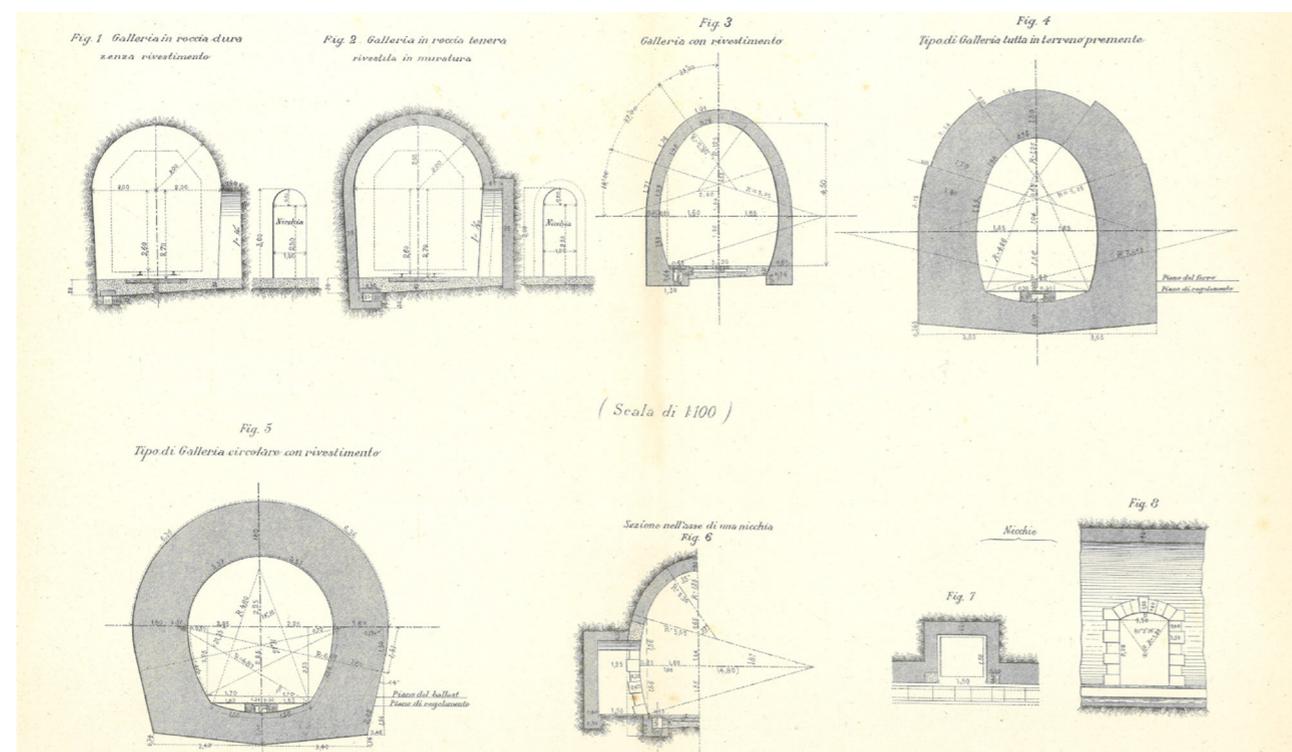
che" o a "scartamento ridotto".<sup>25</sup> A 4 metri dai fianchi della rotaia vengono poste delle piantagioni di arbusti, che vanno a delimitare uno spazio di sicurezza pertinente alla ferrovia, inoltre sono presenti delle canalizzazioni per il drenaggio dette "cunette", o i più profondi "fossi di guardia". Al margine più esterno sono presenti le "spallete di confine" o in alternativa "siepi" o "steconate". Passando da un contesto rurale a uno più urbanizzato, o in presenza di caselli, il confine diventa meno poroso e la delimitazione è af-

25 Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco, l'architettura della ferrovia Siracusa-Ragusa-Licata e il progetto del paesaggio nel val di Noto*, Messina, Edas, 1999, p. 139.

fidata a “cancellate” o nei pressi dell’abitato e delle stazioni anche a “muri” di altezza variabile. Infine frequente è la presenza di indicatori lapidei detti “cippi di misura” relativi al chilometraggio, “cippi per capisaldi” che danno informazioni sul tracciato, indicando rettilinei o curve, e i “termini di confine” per delimitare le zone di terreno occupate dalla ferrovia.<sup>26</sup>

Le “opere di sostegno e di difesa” sono un’altra caratteristica distintiva del paesaggio ferroviario, necessarie in presenza di terreni con pendenze elevate, sono costituite da “muri di sostegno” e “gallerie artificiali”, che non

26 Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco*, cit. pp. 141-153.



Tipi di sezioni per gallerie, in questo disegno mostra i tipo di profilo da seguire in relazione alle caratteristiche del terreno che interessa lo scavo. Stanislao Fadda (a cura di), *Costruzione ed esercizio delle strade ferrate e tranvie*. Album di costruzioni ferroviarie, volume V, parte II, capitolo XII, tavola III, Unione Tipografico-Editrice Torinese, Torino, 1915. foto tratta da <https://www.ferrovieitaliane.net/stanislao-fadda-tavole/>

sono dei tunnel, ma servono a proteggere la strada in presenza di terreni particolarmente scoscesi. Tra le opere più rilevanti sotto l’aspetto tecnologico e simbolico ci sono i tunnel e le strutture a ponte. I “tunnel” anche detti “gallerie” si differenziano nelle dimensioni e nel profilo in base alla lunghezza del manufatto, alla larghezza della piattaforma e al tipo di terreno che incontrano. Sono muniti di marciapiede e spesso accompagnati da camini di ventilazione.

I “ponti”, di cui la normativa tratta soltanto i casi meno complessi, sono classificabili in “ponticelli”, “sottovia” e “cavalcavia”.<sup>27</sup>

In assenza di cavalcavia o sottovia, l’incrocio tra la ferrovia e la strada viene risolto attraverso un “passaggio a livello”, che prima dell’elettrificazione delle barriere, veniva azionato manualmente. In prossimità del passaggio a livello, e a intervalli più o meno regolari di 1,5 chilometri su tutta la linea, sono presenti “case cantoniere”. Queste sono le abitazioni degli operai della ferrovia addetti alla sorveglianza e alla manutenzione del percorso. Questi edifici di pianta rettangolare, solitamente di due piani e con tetto a capanna, potevano essere affidati a un cantoniere o a due, si parla pertanto di “casa cantoniera semplice” o “doppia”. La prima ha una superficie utile tra i 25 ai 30 metri quadrati, mentre la seconda va dai 40 ai 60 metri quadrati. Entrambe le tipologie prevedono un piazzale recintato che separa il casello dalla ferrovia, un pozzo o una cisterna, una latrina esterna, un orto e a volte un forno per la panificazione.<sup>28</sup>

La linea ferroviaria si compone di stazioni atte al traffico merci e passeggeri. L’edificio caratteristico delle stazioni è il “fabbricato viaggiatori”, che ne contraddistingue la classe d’appartenenza, specialmente nel fronte verso i binari e quello verso la città. Il linguaggio architettonico scelto a fine ottocento per questi edifici è lo stile “umbertino”, ma in forme più semplificate. In base all’importanza le stazioni sono classificate in “fermate semplici”, “stazioni secondarie”, a loro volta di media o minore rilevanza, e “stazio-

27 Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco*, cit. pp. 153-179.

28 Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco*, cit. pp. 180-183.

ni principali fuori classe”. Le “fermate semplici” sono molto simili a una casa cantoniera doppia. Le stazioni secondarie presentano, oltre ai locali di servizio differenti, anche un doppio ingresso sul fronte stradale e almeno quattro uscite sul fronte dei binari. Le stazioni principali invece hanno dimensioni maggiori e spesso sul lato urbano presentano dei portici e si affacciano su un’ampia piazza. Le stazioni possono presentare al loro intorno un serie di edifici che ospitano esercizi commerciali o per il servizio merci, con magazzini e piani caricatori, coperti o non, oltre che rimesse e officine ferroviarie.<sup>29</sup> Per concludere, tra le costruzioni ferroviarie vanno anche annoverate le “stazioni di alimentazione”, che sono costituite dalle “torri dei rifornitori d’acqua”. Questi manufatti, inizialmente in muratura con il serbatoio in lamiera e in seguito interamente in cemento armato, erano necessari per rifornire le caldaie dei vecchi treni a vapore. Sono collocati generalmente in prossimità dei depositi, ma risultano costantemente presenti su tutta la tratta ogni 30 chilometri<sup>30</sup>.

La Castelvetro – Porto Empedocle presenta uno scartamento di 950 millimetri. Su questa linea è possibile incontrare la variegata serie di manufatti ferroviari sopracitati, realizzati secondo i canoni in uso nei primi decenni del Novecento. Nei 123,7 chilometri della sua estensione insistono 21 fabbricati viaggiatori, 69 case cantoniere, 9 gallerie e 19 ponti, oltre a un cospicuo numero di opere difensive, di delimitazioni e segnaletica<sup>31</sup>.

<sup>29</sup> Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco*, cit. pp. 183-203.

<sup>30</sup> Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco*, cit. p. 208.

<sup>31</sup> I dati indicati fanno riferimento a quanto dichiarato dalle Ferrovie dello Stato Spa in

Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media FS Spa, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, 2016, p. 159.



Una casa cantoniera doppia in un contesto rurale nei pressi di Montallegro, con visibile la sigla con il numero identificativo del tratto di strada affidato all'operaio. Marzo 2017. Foto Nocera.

## 2.1 Greenways e ferrovie dismesse, un legame internazionale

La ferrovia, una volta esaurita la propria funzione, viene dismessa e diventa un oggetto complesso di difficile conservazione. La mancanza di sorveglianza, presidio e manutenzione generano atti vandalici, di occupazione e di abuso. Al degrado antropico si aggiunge l'azione della natura che soprattutto nelle aree non urbanizzate, prende il sopravvento.

La linea ferroviaria rappresenta tuttavia una risorsa per il territorio che attraversa, se opportunamente riutilizzata. La riconversione della linea richiede uno studio conoscitivo sia dello stato di conservazione, sia della situazione del contesto sociale, economico e culturale in cui attualmente è calata la linea. Seppure la tratta ferroviaria



Sedime della vecchia ferrovia, all'interno della "Riserva Naturale Orientata Foce del Fiume Belice e Dune Limitrofe". Le greenway offrono la possibilità di riconvertire le tratte dismesse in percorsi naturalistici adatti a numerose tipologie di utenza, tra cui gli escursionisti a cavallo. Agosto 2017. Foto Nocera.

sia nata con finalità attualmente non più strategiche, rappresenta un'opportunità di valorizzazione delle risorse territoriali a essa interconnesse. Le azioni progettuali da porre in essere sono strettamente correlate, da un lato alla relazione con le risorse, dall'altro alla coesistenza delle opere ferroviarie. Quest'ultimo aspetto, in particolare, richiede la messa in atto di azioni strategiche diversificate in funzione dell'integrità della linea.

Una di queste consiste nel ripristino dei binari e nel ritorno alla locomozione di rotabili d'epoca, da mettere a disposizione dei turisti che vogliono

visitare la zona con un mezzo ricco di fascino come il treno<sup>32</sup>. Interessante, qualora le condizioni dei binari siano ottimali, l'impiego dei ferrocicli, anche chiamati in francese *vélorail*<sup>33</sup>. Soluzioni come quelle appena citate sono ottime per casi di dismissione abbastanza recenti, ma risultano scarsamente applicabili, qualora la ferrovia sia particolarmente deteriorata e o il percorso risulti frammentato, come nel caso della linea Castelvetrano-Porto Empedocle. In questo caso, un eventuale ripristino comporterebbe costosi investimenti per la messa in sicurezza delle opere d'arte per i carichi ferroviari, cui si aggiungono i costi per il recupero e la messa in servizio dei vecchi locomotori con relativi vagoni, quelli per il ripristino dell'armamento in buona parte assente o danneggiato e, infine, i costi di manutenzione e gestione della linea. La strategia di maggior fattibilità appare invece la creazione di una *greenway*<sup>34</sup>. Le conversioni ciclabili dei sedimi ferroviari abbandonati non vanno viste come scelte a senso unico, la creazione di una pista ciclabile non esclude una futura riattivazione ferroviaria e, in più, con un esborso inferiore, l'intervento restituirebbe i luoghi

<sup>32</sup> Questo tipo di iniziativa, va affermandosi con successo sia a livello nazionale che regionale con diverse linee dedicate ai turisti, con itinerari riservati e automotrici d'epoca restaurate. In Sicilia un esempio è la ferrovia Circumetnea, appartenente alla rete a scartamento ridotto. Da Catania si giunge a Riposto, passando per i maggiori centri etnei e facendo il giro dell'Etna. Sono stati dedicati ai turisti quattro differenti itinerari per scoprire il territorio. In particolare l'itinerario "il treno su due ruote" permette di salire a bordo del treno con la bici, e fermarsi per escursioni, pedalando sull'Etna, alla scoperta di sentieri e panorami nuovi. <http://www.circumetnea.it/>. Vanno ricordati anche i treni della Valle dei Templi, che attraversa il sito Patrimonio dell'Unesco. <http://www.ferroviekaos.it/>.

<sup>33</sup> Si tratta di mezzi di locomozione su rotaia per più persone, azionati a pedali e simili ai carrelli usati un tempo per la manutenzione delle linee ferroviarie. La stazione-museo di Porto Empedocle possiede diversi modelli di ferrociclo, attualmente in fase di restauro. Questo mezzo è comune sulle ferrovie transalpine, dove il *vélorail* spostano quasi quattro milioni di passeggeri e possono essere noleggiati in 40 diversi dipartimenti. <http://www.lastampa.it/2016/06/18/edizioni/cuneo/savigliano-presenta-il-ferrociclo-mini-treno-per-pedalarre-sui-binari-TbmzBFMmDP2Cxt7IsHNR5O/pagina.html> (consultato il 19/09/17)

<sup>34</sup> Le greenways rappresentano «un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali.» Dall'art. 2 del regolamento dell'Associazione Italiana Greenways, approvato il 17.12.1999 dall'Assemblea Nazionale dei soci dell'AIG in Milano.

della vecchia ferrovia, tutelandone il tracciato. Le due opzioni di recupero ciclabile e ferroviario, più che andare in competizione, dialogano tra loro e si potenziano vicendevolmente. Le ferrovie, fino al secondo dopoguerra, sono state un potente motore di sviluppo economico per molti paesi, ma successivamente l'affermarsi del trasporto su gomma ha portato la dismissione in tutti i paesi industrializzati di decine di migliaia di chilometri di strada ferrata. Tali tracciati, possono diventare percorsi verdi dedicati alla circolazione di pedoni, ciclisti, pattinatori, escursionisti a cavallo e persone disabili.<sup>35</sup>

35 Tra le esperienze italiane di ferrovie dismesse trasformate in tracciati ciclopedonali ricordiamo la Pista ciclabile del Ponente ligure, 24 chilometri da San Lorenzo al Mare a Ospedaletti, la Spoleto-Norcia in Umbria lunga 51 chilometri, la Dobbiaco-Calalzo di Cadore, 65 chilometri inseriti nel paesaggio delle Dolomiti, tra Alto Adige e Veneto. In Sicilia troviamo la pista ciclabile da Godrano a San Carlo, 69 chilometri nell'entroterra a sud di Palermo, la Siracusa-Targia di 9,7 chilometri, la Greenway degli Erei, 9,5 chilometri passando per



In alto a sinistra, un ponte sulla Via Verde Ojos Negros II, presso Albetosa. In basso a sinistra, cicloturisti sulla Via Verde del Tajuña.

Foto tratte da <http://www.spain.info/es/reportajes/vias-verdes-espana-senderos-naturaleza.html>

A destra, la riqualificazione di un viadotto ferroviario sulla High Trestle Trail, una delle rail trail nello stato dell'Iowa, Usa.

Foto tratta da <https://www.archdaily.com/792420/high-trestle-trail-bridge-rdg-planning-and-design/579ed8ffe58ece52e7000215-high-trestle-trail-bridge-rdg-planning-and-design-photo>

Il termine *greenway* venne usato per la prima volta negli USA da William H. Whyte nel 1959<sup>36</sup>, ma è nei decenni successivi che nascerà un movimento con forti basi in Europa. La dichiarazione di Lille<sup>37</sup>, sottoscritta nel 2000 dalle più importanti associazioni europee, prevede che le *greenways* abbiano «caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantire un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di diverse tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle *greenways*»<sup>38</sup>.

Negli Stati Uniti ai primi del Novecento erano in funzione oltre 430.000 chilometri di ferrovia, ma il declino avvenuto portò alla dismissione nello stesso secolo di 240.000 chilometri, così a partire dagli anni sessanta iniziò un processo di graduale espansione della rete di mobilità dolce sul sedime delle linee abbandonate. Questa espansione portò a 19.578 chilometri nel 2010 ed è in continua crescita, con un numero di visitatori annuo che si aggira secondo l'organizzazione "Rails-to-Trails Conservancy" a più di 100 milioni di utenti.<sup>39</sup> La normativa che negli Usa ha favorito il proliferare di queste vie verdi fu il "railbanking"<sup>40</sup>. attraverso questa si intendeva mantenere l'integrità del sistema ferroviario nazionale in vista di un possibile

Caltagirone e piazza Armerina, la Circumetnea, che ha riconvertito 11,7 chilometri di ferrovia in disuso, e in fine la Menfi-Porto Palo in totale 17 chilometri sul sedime della Castelvetro-Porto Empedocle.

In merito vedi Giulia Cortesi, Umberto Rovaldi (A cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, pp.15-16.

36 «Il termine "greenways" venne usato per la prima volta nel 1959, nel libro di William H. Whyte "Securing open space for urban America", pubblicato dall'Urban Land Institute.» in merito Alessandro Toccolini, Giulio Senes, Natalia Fumagalli, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2004.

37 La dichiarazione di Lille nel 2000 ha tracciato le linee guida che hanno posto le basi per la creazione della Rete Europea delle Greenways.

Per maggiori dettagli vedi Sara Mucelli (A cura di), saggi di Matteo Zurru, *Paesaggi lineari: Strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Roma, Gangemi Editore Spa, 2015, pp. 135-136.

38 European Greenways Association, 2001.

39 Giulia Cortesi, Umberto Rovaldi (A cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011, p. 17.

40 National Trail System Act, emanato dal Congresso il 2 ottobre del 1968, sez. 8.

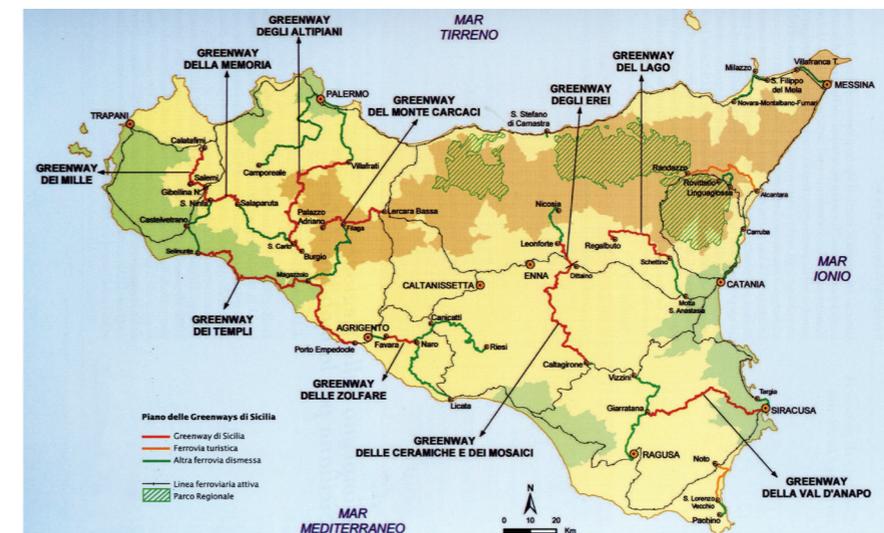


La pista ciclabile sovrapposta al sedime della vecchia ferrovia, che da Porto Palo si snoda tra i vitigni fino a lambire la costa e giungere presso il fiume Carboj, al limite del territorio di Sciacca. La foto ritrae un tratto realizzato dal Comune di Menfi in cemento drenante. Agosto 2017. Foto Nocera.

riutilizzo futuro, permettendo così il temporaneo riuso delle linee come percorsi per la mobilità non motorizzata.

Dai *rail-trails* degli Usa, fino all'Europa, con le *vias verdes* in Spagna, i *railway paths* in Gran Bretagna, i *chamins du rail* in Francia e Belgio, e ancora con le esperienze positive di Germania, Danimarca, Svezia, Paesi Bassi, Austria, Svizzera e Portogallo, si assiste al proliferare di questi percorsi dedicati non solo al turismo, ma anche ad attività ludiche e ricreative o per la mobilità quotidiana.

In Italia, nonostante il vasto patrimonio ferroviario in disuso, vi sono molte difficoltà ad avviare questo genere di iniziative. Il gruppo Ferrovie dello Stato è diventato una società per azioni e quindi ha piena facoltà di alienare



Greenways Sicilia

In alto il logo "Greenways di Sicilia" usato dalla Regione, per identificare i tracciati. Fonte Associazione Italiana Greenways.

A lato, i dieci percorsi previsti dal piano "Greenways di Sicilia".

Da Roberto Rovelli, Giulio Senes, Alessandro Toccolini, *Greenways di Sicilia: il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2006.

i beni che possiede a vantaggio di pubblici o privati, pertanto ha interesse a cederli anche agli enti a prezzo di mercato. Si delinea così uno scenario di scorporamento delle linee, come sta avvenendo già in parte per la Castelvetrano – Porto Empedocle, sottolineando come l'integrità del tracciato ferroviario sia un'essenziale prerogativa per i percorsi dedicati alla mobilità non motorizzata. Ad aggravare la situazione va evidenziato come, a differenza degli altri paesi europei, manchi un piano organico di sviluppo a livello nazionale riguardo questo tema. Uno sforzo in tal senso è stato fatto dalla regione Sicilia, che oltre a dotarsi di un piano per la mobilità non motorizzata<sup>41</sup>, ha avviato con il progetto "Greenways di Sicilia"<sup>42</sup>, un piano per

<sup>41</sup> Nel 2005 è stato adottato il "Piano per la Mobilità non motorizzata in Sicilia". Lo studio di una rete potenziale di percorsi ciclopodali di circa 3000 chilometri incorpora diverse categorie di percorsi, tra cui le linee ferroviarie dismesse. A tal riguardo si veda: Roberto Rovelli, Giulio Senes, Alessandro Toccolini, *Greenways di Sicilia: il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2006, pp. 12-15.

<sup>42</sup> Il piano delle "Greenways di Sicilia" prevede dieci percorsi: la "Greenway dei Templi", la "Greenway delle Zolfare", la "Greenway delle Ceramiche e dei Mosaici", la "Greenway della Val d'Anapo", la "Greenway del Lago", la "Greenway degli Erei", la "Greenway del Monte Carcaci", la "Greenway degli Altipiani", la "Greenway della Memoria", la "Greenway dei Mille". Per maggiori informazioni si veda:



Dal "Piano per la Mobilità non motorizzata in Sicilia", la tratta da Selinunte a Porto Empedocle è indicata come percorso su ex-ferrovia, la tratta individuata è inserita all'interno della Ciclovía del Sole. Da Roberto Rovelli, Giulio Senes, Alessandro Toccolini, *Greenways di Sicilia: il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2006.

il recupero di dieci tratte per un totale di 480 chilometri la cui realizzazione è stata avviata con quattro percorsi<sup>43</sup>, nell'ambito del Programma Operativo Regionale 2007-2013,<sup>44</sup> ma molto resta ancora da fare per promuovere e far affermare questa virtuosa pratica anche nel nostro paese.

Roberto Rovelli, Giulio Senes, Alessandro Toccolini, *Greenways di Sicilia: il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2006.

<sup>43</sup> Le tratte che sono state concluse la tratta da Porto Palo a Menfi, la tratta Ponte Drago - Corleone - Ex Stazione di Campofiorito, la tratta Caltagirone - Piazza Armerina - Dittaino e la Cassaro - Ferla nella Valle dell'Anapo.

<sup>44</sup> Giulia Cortesi, Umberto Rovaldi (A cura di), *Dalle rotaie alle bici*, cit. p.21.

## 2.2 I benefici sociali ed economici del cicloturismo

La bicicletta è da sempre considerata il mezzo ecologico per eccellenza, ma è anche quello più efficiente, basti pensare, infatti, che «l'uomo senza l'aiuto di alcuno strumento, è capace di spostarsi con piena efficienza. Per trasportare un grammo del proprio peso per un chilometro in dieci minuti, consuma 0,75 calorie. L'uomo a piedi è una macchina termodinamica più efficiente di qualunque veicolo a motore e della maggior parte degli animali; in rapporto al suo peso, nella locomozione presta più lavoro del topo o del bue, meno del cavallo o dello storione. Con questo tasso di efficienza l'uomo si è insediato nel mondo e ne ha fatto la storia. [...] L'uomo in bicicletta può andare tre o quattro volte più svelto del pedone, consumando però un quinto dell'energia: per portare un grammo del proprio peso per un chilometro di strada piana brucia soltanto 0,15 calorie. La bicicletta è il perfetto traduttore per accordare l'energia metabolica dell'uomo all'impedenza della locomozione. Munito di questo strumento l'uomo supera in efficienza non solo qualunque macchina, ma anche tutti gli altri animali».<sup>45</sup> Questo sensazionale mezzo di trasporto, oltre a essere efficiente ed economico, occupa poco spazio e permette una grandissima libertà di movimento, il mezzo ideale per chi vuole viaggiare a un ritmo più lento, dando valore al territorio.

Visto in chiave europea il cicloturismo è una pratica ormai consolidata, questo settore produce nel Vecchio continente circa 2 milioni di viaggi l'anno, 20 milioni di pernottamenti e 44 miliardi<sup>46</sup> di fatturato. E' un turismo "salutare" dal forte legame con la natura, ma capace allo stesso tempo di riattivare le economie dei centri minori, sfruttando di fatto una rete di ri-

<sup>45</sup> Ivan Illich, Franco La Cecla (a cura di), Ettore Capriolo (Traduzione di), *Elogio della bicicletta*, Torino, Bollati Boringhieri, 2006, p. 54.

<sup>46</sup> Rosario Battiato, Antonio Leo (a cura di), *Mobilità, la Sicilia non è ciclabile*, Quotidiano di Sicilia, Mercoledì 26 Aprile 2017, p. 7.

sorse già presenti sul territorio. Per questo comporta un gran numero di ricadute economiche positive all'interno delle comunità che tocca, ma al contempo necessita di percorsi dedicati e di servizi a vantaggio degli utenti. Le piste ciclabili rappresentano una priorità per l'Unione europea, infatti la Commissione ai Trasporti nel 2012 ha inserito la rete ciclistica "Euro Velo" nella rete Ten-T, equiparando le ciclovie a strade, ponti e trafori, così da accedere ai fondi riservati alle "grandi opere". Secondo Confindustria per ogni euro investito se ne possono ricavare cinque in introiti e fiscalità, per questo il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio afferma «una ciclovia si ripaga in due o tre anni, un'autostrada in 30».<sup>47</sup>

Nonostante i grandi benefici che possono generare, le ciclostrade sono viste con scarso interesse dalle istituzioni siciliane, lo testimonia il fatto che nei nove comuni capoluogo sono presenti 50 chilometri di percorsi, mentre nel comune piemontese di Alessandria ad esempio sono 55, a Torino addirittura 180.<sup>48</sup> Questo dato stride maggiormente se si tiene conto del contesto siciliano, caratterizzato da un clima favorevole per lunghi periodi dell'anno e con una forte crescita turistica negli ultimi tempi. Oltre a questo, le piste ciclabili rappresentano un'importante possibilità di svago e riscoperta del territorio da parte della popolazione locale, a cui, per via delle strade trafficate e inadatte è preclusa la possibilità di spostarsi pedalando.

Oltre a ridurre l'inquinamento, la bici fa anche bene alla salute. Secondo uno studio dell'Università di Glasgow, pubblicato sul "*British Medical Journal*", andare a lavorare in bici dimezza il rischio di tumore e abbassa anche quello legato alle malattie cardiache, andando così a ridurre i costi del sistema sanitario<sup>49</sup>.

Per finire, va ricordato come la realizzazione di percorsi sicuri per ciclisti e pedoni sia sempre più necessaria a fronte dei dati allarmanti sugli inci-

denti. Si stima che questa "utenza debole" sia coinvolta in 45 incidenti al giorno, con 252 morti nel 2015, circa uno ogni 35.<sup>50</sup>

Dovrebbe quindi essere buona prassi realizzare una rete complementare a quella stradale, così da incentivare i viaggiatori e chiunque decida di spostarsi attraverso una mobilità che sia alternativa a quella veicolare.

47 Intervento del 04/05/2016 alla presentazione a Legambiente del Grab, Grande raccordo anulare delle Bici di Roma. <http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/ciclovie-Grab>

48 Dati Istat 2014.

49 Rosario Battiato, Antonio Leo (a cura di), *Mobilità, la Sicilia non è ciclabile*, cit.

50 Dati Istat 2015.



Il suggestivo scenario della Scala dei Turchi, una falesia di marna bianca dallo straordinario impatto paesaggistico, situata presso Realmonte. Foto Nocera, 2017.



**CAPITOLO3**  
**IL PATRIMONIO PAESAGGISTICO E CULTURALE DELL'AREA**

«La Sicilia è il paese delle arance, del suolo fiorito la cui aria, in primavera, è tutto un profumo... Ma quel che ne fa una terra necessaria a vedersi e unica al mondo, è il fatto che da un'estremità all'altra, essa si può definire uno strano e divino museo di architettura».

(Guy de Maupassant, "Viaggio in Sicilia", 1885)

**3.0 Il patrimonio culturale del territorio e il suo richiamo turistico**

l'Unesco pone l'Italia in testa alla classifica mondiale dei paesi col maggior numero di siti Patrimonio dell'Umanità (53), davanti alla Cina (52) e alla

Veduta al tramonto del Tempio di Giunone del V secolo a.C. Il monumento si trova all'interno della Valle dei Templi, presso Agrigento. Foto di Angelo Antolino. Da [http://www.nationalgeographic.it/wallpaper/2016/04/18/foto/la\\_cura\\_del\\_guardare-3042087/6/#-media](http://www.nationalgeographic.it/wallpaper/2016/04/18/foto/la_cura_del_guardare-3042087/6/#-media)

Spagna (46). Una tale ricchezza e varietà di risorse storico-archeologiche, culturali e naturalistiche, rende il Bel paese una delle mete con più visitatori al mondo<sup>51</sup>. In testa alle regioni italiane con più siti UNESCO, la Sicilia vanta ben dieci tra siti e beni immateriali riconosciuti come eredità culturale del mondo. Per prime in ordine di tempo vennero riconosciute la Valle dei Templi di Agrigento e la Villa romana del Casale a Piazza Armerina nel 1997, in seguito si aggiunsero le Isole Eolie, le Città Tardo Barocche del Val di Noto, Siracusa e la Necropoli Rupestre di Pantalica, il Monte Etna, la Palermo Arabo-Normanna con le Cattedrali di Cefalù e Monreale. Con i suoi sette siti l'Isola per l'UNESCO vale quanto un paese esteso e turisticamente importante come l'Egitto. Accanto a questo folto elenco di siti straordinari, si aggiungono altri beni immateriali riconosciuti come l'Opera dei Pupi, La Dieta Mediterranea e la Vite ad Alberello di Pantelleria.<sup>52</sup>

Una rete di mobilità dolce nel contesto siciliano offrirebbe un'opportunità straordinaria per agevolare il cicloturismo e valorizzare un patrimonio diffuso fatto di luoghi e saperi preziosi, ad oggi poco fruibile e spesso ignorato anche alle popolazioni locali.

La Sicilia, l'isola più grande del Mediterraneo, è un posto unico e ricco di fascino che racchiude al suo interno un vasto e ramificato repertorio di beni culturali. Abitata fin da tempi remoti, questa terra, testimonia come un grande museo a cielo aperto, il susseguirsi delle civiltà che l'hanno popolata e arricchita, forgiando, con il loro passaggio, l'identità culturale dei suoi abitanti.

I due milioni e mezzo di ettari che la compongono, rappresentano uno straordinario patrimonio culturale, celebrato nel 2016 dal British Museum

<sup>51</sup> Il rapporto 2017 stilato da Unicredit in collaborazione con Touring Club Italiano pone l'Italia al quinto posto come paese al mondo con il maggior numero di visitatori (50,7 milioni di arrivi internazionali), registrando nel 2016 per il quinto anno consecutivo un record nella spesa dei turisti stranieri (36,4 miliardi di euro), considerato anche l'indotto prodotto, il settore turistico vale 172,8 miliardi di euro (il 10,3% del Pil). Fonte: <http://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2017-07-17/italia-quinta-mondo-nuovo-record-spesa-stranieri-2016-140548.shtml?uuiid=AEqMeYyB> (consultato il 06/11/17).

<sup>52</sup> Tratto da <http://unescosicilia.it/wp/> (consultato il 20/08/2017)



con la mostra “Sicily. Culture and conquest”.

Nel 2018 il capoluogo, Palermo, è diventata la “Capitale italiana della cultura.”

Questo incomparabile scrigno di tesori custodisce, accanto alle celebri località turistiche, una grande vastità di luoghi e paesaggi meno conosciuti, ma altrettanto sorprendenti.

Una dimensione molto vicina a nostri occhi, ma quasi invisibile e sconosciuta, composta da una rete di siti archeologici, montagne, boschi, risorse agricole, città d'arte e preziosi borghi. Una miriade di castelli e torri, bagli e masserie, chiese e monasteri, impreziosiscono il tessuto insediativo di que-

Siti Unesco della Sicilia.  
 Fig. 1, foto Emanuele Simonaro.  
 Fig. 2, foto Francesco Bandarin.  
<http://whc.unesco.org>  
 Fig. 3, foto Vincent Ko Hon Chiu.  
<http://whc.unesco.org>  
 Fig. 4, foto Francesco Bandarin.  
<http://whc.unesco.org>  
 Fig. 5, foto Susan Wright  
<http://whc.unesco.org>  
 Fig. 6, foto Ente Parco Etna.  
<http://whc.unesco.org>  
 Fig. 7, CRICD. Da <http://whc.unesco.org>  
 Fig. 8, foto Patrick Delance.  
<http://whc.unesco.org>  
 Fig. 9, <http://unescosicilia.it/wp/project/la-vite-ad-alberello-di-pantelleria/>  
 Fig. 10, foto M.A. Minervini,  
<http://unescosicilia.it>

sta terra che «per tre volte nel corso dei secoli fu il più fulgido centro del mondo mediterraneo».<sup>53</sup>

La quantità di beni culturali e naturalistici di cui la Sicilia dispone è vastissima, Tuttavia, non mettendo in comunicazione i luoghi più visitati con le località meno conosciute, la maggior parte dei beni è destinata all'oblio. Questa condizione porta al formarsi di oasi di qualità in un deserto di degrado, così facendo non si riesce a favorire uno sviluppo organico e armonioso del territorio. Infatti, se da una parte, il recupero di nuove risorse per via dei riconoscimenti UNESCO, del turismo di massa e dei grandi eventi, dà l'illusione di aver riattivato il tessuto culturale e produttivo delle città, d'altro canto, le energie rimangono circoscritte e il resto del territorio giace in declino tra l'oppressione del cemento, e l'abbandono dei campi.

Il caso agrigentino è emblematico nell'esprimere questa contraddizione.

Agrigento è una località dalla grande risonanza turistica sia a livello nazionale che internazionale. La Valle dei Templi e il Museo archeologico contano dalle 600.000 alle 700.000 presenze annue di visitatori e nella provincia nel 2014 sono state registrate 1.305.906 presenze con un aumento di ben 41.622 unità rispetto all'anno precedente.<sup>54</sup> Questo trend si preannuncia in crescita in tutta l'Isola per via del settore turistico meno aperto a località prima concorrenti e oggi ritenute meno sicure come i paesi arabi.

Nonostante i dati positivi si registra una bassa permanenza dei visitatori nell'area (circa tre giorni e mezzo) e una spiccata stagionalità dei flussi. Le imprese legate al turismo sono in numero molto ristretto rispetto ad altri siti UNESCO siciliani e le poche presenti trascurano il turismo culturale, privilegiando di gran lunga strutture sportive e di intrattenimento (37%), commerciali e artigianali (26%), a scapito di imprese come quelle legate al noleggio di vetture e biciclette (2%) o quelle con attività culturali e museali

<sup>53</sup> Roger Peyrefitte, *Dal Vesuvio all'Etna*, Roma, Leonardo Da Vinci, 1954.

<sup>54</sup> Maurizio Carta (a cura di), *Patrimonio e Creatività. Agrigento, la Valle e il Parco*, List, 2016, da [https://issuu.com/mcarta/docs/277\\_patrimonio\\_e\\_creativ\\_\\_\\_libro/240](https://issuu.com/mcarta/docs/277_patrimonio_e_creativ___libro/240), pp. 134 – 135. (consultato il 12/08/2017).

(2%).<sup>55</sup> A gravare sulla condizione generale anche una rete di trasporto territoriale carente e i lunghi tempi di percorrenza per gli aeroporti principali. Il paesaggio sempre più saturato dagli abusi edilizi, in estate è arso dai roghi, in inverno è colpito da alluvioni e frane.

Nonostante questi fenomeni di degrado il territorio resta estremamente variegato e selvaggio, una risorsa di straordinaria importanza non solo per le bellezze visibili, ma anche per tutto quello che resta ancora celato e da scoprire. La mia ricerca si sofferma sul territorio siciliano, analizzando una delle zone meno conosciute, ma tra le più suggestive dell'Isola. Si tratta del litorale agrigentino compreso tra le grandi aree archeologiche di Selinunte e della Valle dei Templi, un tempo attraversato dai treni che percorrevano la linea Castelvetro-Porto Empedocle.

### 3.1 Beni storici tutelati ed aree archeologiche

Profonde e stratificate sono le tracce della presenza umana sull'Isola, che risalgono l'epoca del mito e della memoria orale con le civiltà pre-elleniche dei Siculi e Sicani. Successivamente si susseguirono, la civiltà greca con colonie e città stato in competizione tra loro, poi i fenici e i cartaginesi, l'impero romano, le dominazioni dei barbari e i bizantini, poi gli arabi, i normanni, gli angioini, gli aragonesi e i Borbone e altri ancora, prima dell'annessione all'Italia unita. Il tracciato della ex ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle attraversa un territorio dal grande interesse archeologico che unito al tessuto storico trapuntato di importanti beni culturali, offre al viaggiatore la scoperta di alcune pagine della millenaria storia dei popoli del mediterraneo. I numerosi insediamenti di età tardo-antica, ellenistici e romani riaffiorano tra le campagne, svelando le opere di civiltà come quella ellenica, che incarnava gli ideali di perfezione ed era in grado

<sup>55</sup>

Dati OTIE su dati Camera di Commercio Palermo, 2015.

di produrre raffinatissime opere d'arte. Le testimonianze più mirabili sono riconducibili ai grandi insediamenti di Akragas e Selinunte, dove gli imponenti templi svettano ancora oggi in cima all'acropoli, circondati da manufatti e reperti in larga parte ancora da scoprire. Selinunte rappresenta il parco archeologico più grande d'Europa, nelle vicinanze si trovano le Cave di Cusa e la Necropoli di Manicalunga. Sul fronte opposto del tracciato la Valle dei Templi di Agrigento che accanto ai monumenti noti come il Tempio della Concordia e la colossale statua del telamone, cela sorprendenti opere come il teatro ellenistico di recente rinvenimento. A Eraclea Minoa si trova invece un prezioso ma fragile teatro di marna arenaria bianca circondato da ruderi dell'abitato antico fondato dai selinuntini. A breve distanza il centro di Cattolica Eraclea abitato fin da tempi remotissimi, con gli insediamenti preellenici collocati presso Colle Rotondo e Colle della Giudecca, e l'antica miniera di salgemma del I sec a.C. sfruttata prima dai romani e poi dagli arabi.<sup>56</sup>

Nelle vicinanze di Ribera sorge la necropoli di Anguilla del XIII sec a.C., con una particolare tipologia di tombe interrato.<sup>57</sup> Altre tracce di epoca antica sono riscontrabili presso Sciacca alle pendici del monte Kronio (o San Calogero) dove un tempo sorgeva la colonia greca di Terme Selinuntine, e ancora nei pressi Porto Empedocle con la Villa Romana di Durruei posta in riva al mare. L'area è ricca di numerosi reperti archeologici, alcuni dei quali rivenuti in mare, come la statuetta bronzea del XIV-XIII sec. A.C. alta circa 36 cm di Hadad, dio fenicio delle tempeste e della guerra, trovata da una motopesca nel tratto di mare tra Selinunte e Capo San Marco.<sup>58</sup>

La storia medievale è testimoniata dai numerosi castelli e torri, da ricordare il Castello dei Luna del 1382 a Sciacca, il castello di Poggiodiana con la sua torre cilindrica presso Ribera e Il fortino arabo di Mazzallakkar in

<sup>56</sup> <http://www.comune.cattolicaeraclea.ag.it> (consultato il 19/08/2017)

<sup>57</sup> <http://www.comune.ribera.ag.it> (consultato il 19/08/2017)

<sup>58</sup> Gianfranco Purpura, *Sulle Vicende ed il luogo di rinvenimento del cosiddetto Melqart di Selinunte*, estratto dalla rivista Sicilia Archeologia, Trapani, 1981 nn. 46-47. <http://www1.unipa.it/dipst/dir/portale/ARTI-COLI%20PURPURA/links%20archeologici/Melqart.pdf> (20/08/2017)



Alcune delle risorse Storico-culturali di interesse nei pressi del tracciato. Fig. 1, <http://www.casavacanazeselinunte.it/foto/itinerari/albero-jesse.jpg>. Fig. 2, <https://innamoratisicilia.files.wordpress.com/2015/06/selinunte-tempio-c2.jpg?w=820&h=312&crop=1>. Fig. 3, <http://www.consorziodeitempli.ag.it/riserva-naturale-di-monte-scalogero.html>. Fig. 4, <https://castlesintheworld.wordpress.com/tag/svevi/>. Fig. 5, [http://www.comune.cattolicaeraclea.ag.it/public/minoa\\_archeologia.asp](http://www.comune.cattolicaeraclea.ag.it/public/minoa_archeologia.asp). Fig. 6, <http://www.provincia.agrigento.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/2371>. Fig. 7, foto Nocera. Fig. 8, <http://www.hotelvillaromana.com/index.php/it/nei-dintorni>. Fig. 9, foto Nocera.

parte sommerso sulle rive del Lago Arancio. Del vasto sistema difensivo di torri costiere è possibile individuare ancora integre presso il tracciato, la maestosa Torre di Carlo V del 1554 a Porto Empedocle, oggi adibita a centro artistico-culturale, la Torre di Monterosso sul territorio di Realmonte, la Torre di Verdura e la Torre di Porto Palo. Oltre a numerosi bagli e casolari risalenti al periodo feudale, sono di grande interesse i centri storici delle città ricche di chiese e palazzi, come quelli di Agrigento, Sciacca, Castelvetrano e Sambuca di Sicilia. A questo patrimonio va aggiunto il contributo dell'archeologia ferroviaria, composto dalla linea in esame e celebrato nella stazione-museo di Porto Empedocle, e il contributo dell'archeologia mineraria costituito dalle numerose miniere sparse sul territorio. In particolare, la miniera di Realmonte è tra quelle ancora attive e visitabili e contiene la Cattedrale del Sale una chiesa interamente scavata dai minatori con tanto di statue e altare scolpite nella pietra viva.

Per quel che riguarda l'arte, interessanti sono gli esperimenti di street-art volti alla riqualificazione di aree del centro storico di Agrigento, o di alcuni cortili storici a Favara, dove la "Farm Cultural Park" ospita mostre di architettura, design e arte contemporanea.<sup>59</sup>

### 3.2 Riserve naturali e paesaggio costiero

Il litorale agrigentino, nel tratto lambito dalla ferrovia, presenta una costa frastagliata, con falesie sul mare e svariati chilometri di spiagge, acque cristalline e pinete lussureggianti. L'area presenta diversi Siti di Interesse Comunitario (SIC), volti a favorire la conservazione degli habitat naturali e seminaturali di flora e fauna selvatiche.<sup>60</sup>

<sup>59</sup> In merito al paragrafo vedi i siti, <http://www.regione.sicilia.it/beniculturali/dirbenicult/soprintendenze/vincoli/vincolibc.html>  
<http://www.consorziodeitempli.ag.it/comuni.html>  
<http://www.minambiente.it> (consultati il 23/08/2017)

<sup>60</sup> <http://www.minambiente.it> (consultato il 23/08/2017)

Tra questi troviamo la celebre Scala dei Turchi, una splendida formazione di marna bianca che degrada sul mare, così chiamata perché fungeva un tempo da baia protetta per le navi dei pirati saraceni. Collocata sul territorio di Realmonte, ogni anno nella stagione estiva richiama un gran numero di visitatori e bagnanti che amano godere dei tramonti sul mare da questa posizione privilegiata. Altri SIC protetti nei pressi della ferrovia sono le Maccalube di Aragona, una riserva di Legambiente che tutela un'area di sedimenti fangosi caratterizzata da ribollenti vulcanelli freddi di metano, la Foce del Magazzolo, la Foce del Platani, la Foce del Verdura, per l'importanza ecologica che rivestono legata alla vegetazione palustre e alle migrazioni degli uccelli, Capo Bianco, Torre Salsa e i fondali di Capo San Marco a Sciacca. L'intera area costiera è caratterizzata dall'ecosistema della macchia mediterranea con presenza di garighe, euforbia arborea, ginestre e altre cespugliose quali cisti, rosmarino, mirto, alloro.<sup>61</sup> Questo tipo di vegetazione oltre a fornire una fondamentale funzione di difesa del suolo nei confronti dell'erosione costiera, offre riparo a insetti, anfibi, rettili, uccelli e mammiferi. Sulla costa e nell'immediato entroterra si possono avvistare differenti specie di rapaci, da quelli diurni come la poiana, il nibbio o il gheppio, a quelli notturni come la civetta, il barbagianni, l'allocco.

Il paesaggio marino, altrettanto ricco, è caratterizzato dalla poseidonia oceanica, un'alga che estendendosi sui fondali in vaste praterie, protegge la costa dall'erosione dando rifugio a numerose specie endemiche del mediterraneo, come i ricci di mare, la murena e le molte varietà di saraghi, triglie e spigole, e che da vita nelle zone più affioranti a un'importante area "nursery" per le specie ittiche. Rilevante come alcune delle spiagge del litorale siano interessate dalla nidificazione della tartaruga marina "caretta caretta", una specie comune nel mediterraneo, ma oggi fortemente minacciata e al limite dell'estinzione.<sup>62</sup>

<sup>61</sup> Carrubba A., Sutura A., *Le Piante Officinali: Colture Antiche per una Agricoltura Multifunzionale*, Reg. Siciliana Ass. Agricoltura e Foreste, 2008.

<sup>62</sup> Francesco Alaimo, *Sicilia Natura e Paesaggio*, Fabio Orlando Editore, Palermo, 2005.  
 Francesco Alaimo, *Atlante Naturalistico della Sicilia*, Fabio Orlando Editore, Palermo, 2010.

Su questa costa ricade la “Riserva Naturale Orientata di Torre Salsa”. Questa si estende per 761,62 ettari tra Siculiana Marina e Eraclea Minoa, gestita dal 2000 dal WWF, presenta falesie di gesso, che si alternano a marni calcaree e argilla. La vegetazione bassa e cespugliosa tipica della macchia mediterranea ricopre il territorio, le spiagge incontaminate si estendono su di un mare limpidissimo, ricco di flora e fauna. L'interno dell'area è caratterizzato da un paesaggio agricolo.<sup>63</sup>

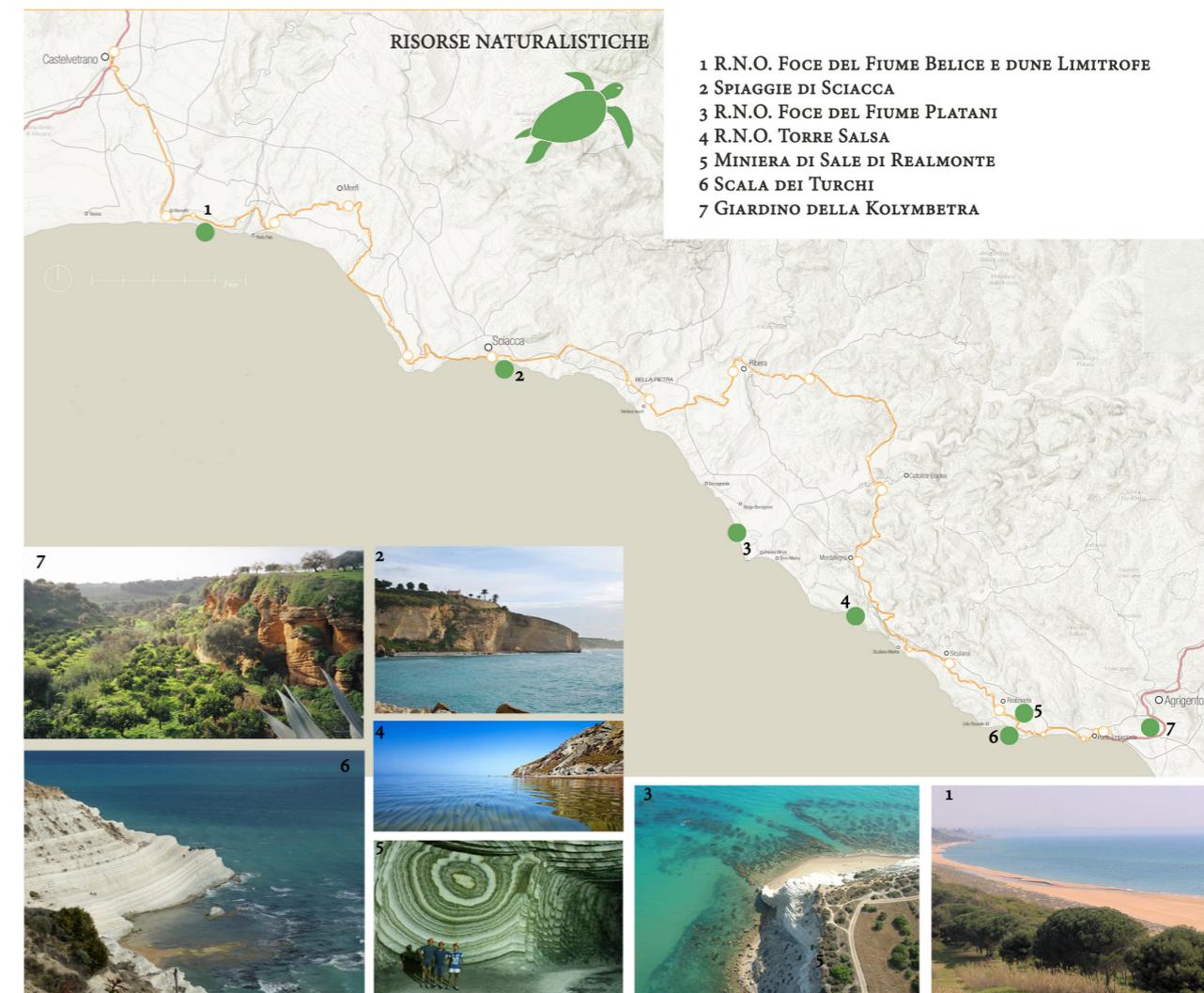
Proseguendo sulla costa verso Eraclea Minoa si incontra una florida pineta e in cima, Capo Bianco, uno sperone di roccia bianca analoga a quella presente sulla Scala dei Turchi, una marna bianco candido formata dalla sedimentazione sul fondo del mare di gusci carbonati, che caratterizza la geologia di un vasto territorio e che fa da cornice al tracciato in più punti da Porto Empedocle a Ribera.<sup>64</sup>

Oltre Capo Bianco si estende la “Riserva Naturale Orientata Foce del fiume Platani”, un ambiente straordinariamente ricco di biodiversità, caratterizzato da dune costiere, poi una fascia di macchia mediterranea e cinto verso l'interno dall'area boschiva di Borgo Bonsignore. L'andamento sinuoso del sistema deltizio del Platani delimita aree umide, con vegetazione ripariale e palustre, popolate da numerosi uccelli migratori provenienti dall'Africa. Di grande pregio naturalistico sono i fondali di Capo San Marco, un prezioso tratto di costa ricadente nel Comune di Sciacca, su cui nidifica la tartaruga marina e che vanta un mare terso e cristallino con praterie di posidonia e ricco di fauna. Poco distante la “Riserva Naturale Integrale di Monte San Calogero” si articola secondo un complesso ipogeo formato da cinque grotte principali, tra cui le “Stufe di San Calogero”, che rilasciano vapori terapeutici.

Procedendo si incontra la spiaggia di Porto Palo che dal 1998 ha ottenuto ininterrottamente il riconoscimento della Bandiera Blu dalla “Fundation

63 <http://www.wffortresalsa.com>

64 <http://www.geositidisicilia.it> (consultato il 19/08/2017)



Alcune delle risorse naturalistiche di interesse nei pressi del tracciato. Fig. 1, <http://www.turismo.trapani.it/it/1639/riserva-naturale-orientata-foce-del-fiume-belice-e-dune-limitrofe.html>. Fig. 2, <https://www.visitsicily.travel/natura/spiagge-sicilia/spiagge-di-agrigento/>. Fig. 3, <http://www.curioseety.com/it/le-guide/marisa-gallo/il-dolce-abbraccio-tra-il-fiume-platani-e-il-mar-mediterraneo/>. Fig. 4, <https://www.visitsicily.travel/en/nature/beaches-in-sicily/the-beaches-of-agrigento/>. Fig. 5, foto Nocera. Fig. 6, foto Nocera. Fig. 7, <http://www.infoagrigento.it/26060-il-fai-organizza-la-pasquetta-al-kolymbetra>

of Environmental Education”, per la vivibilità del luogo e per la qualità delle acque. A margine della provincia di Agrigento presso Marinella di Selnunte si incontra la “Riserva Naturale Orientata Foce del Fiume Belice e Dune Limitrofe”, che rappresenta una delle aree residuali di quel paesaggio naturale di dune costiere, alte anche sei metri ed estese nell'entroterra per 70/80 metri, che un tempo doveva caratterizzare buona parte del litorale mediterraneo della Sicilia. Di grande importanza ecologica è la conservazione degli habitat di fiumi e laghi, infatti, la vegetazione palustre costituisce un ambiente ricchissimo di biodiversità. Tra questi da ricordare il grande bacino del Lago Arancio, che con un invaso di 400 ettari è il più grande dell'agrigentino, e il piccolo ma pregevole Laghetto Gorgo, oasi della LIPU presso Montallegro, che oltre a favorire la sosta e la nidificazione di molte specie di uccelli, ospita sulle sue rive la rara tartaruga palustre europea.

Per gli amanti delle escursioni in mountain bike interessanti sono le aree attrezzate gestite dal corpo forestale dello Stato, come quella di Monte Sara o quella del Bosco del Cavallo, dove è sita anche la Grotta del Monte Cavallo.

Da ricordare anche importanti siti di interesse geologico come Gole del Lupo, scavate nel tufo dal Fiume Verdura, e le splendide formazioni di sale nella miniera di Realmonte.

Infine ricoprono grande importanza anche i paesaggi agricoli di Menfi con estesi vigneti, gli agrumeti di Ribera e le coltivazioni di Agrigento dove il FAI gestisce, nel cuore della Valle dei Templi, il Giardino della Kolymbetra, un vasto invaso idrico di epoca greca, che ospita piante autoctone e antiche colture della zona.<sup>65</sup>

<sup>65</sup> In merito al paragrafo vedi i siti <http://www.regione.sicilia.it/beniculturali/dirbenicult/soprintendenze/vincoli/vincolibc.html> il sito <http://www.consorzioideitempli.ag.it/comuni.html>

### 3.3 Patrimonio immateriale ed enogastronomico

Non meno prezioso e degno di tutela è il patrimonio intangibile, espressione di un'identità culturale, forgiata e contaminata da millenni di invasioni, che affonda le radici in una variegata e antica storia antropologica.

Secondo l'Unesco il patrimonio immateriale comprende «le prassi, le rappresentazioni, le espressioni, le conoscenze, il *know-how* come pure gli strumenti, gli oggetti, i manufatti e gli spazi culturali associati agli stessi – che le comunità, i gruppi e in alcuni casi gli individui riconoscono in quanto parte del loro patrimonio culturale».<sup>66</sup>

Gli ambiti pertinenti a tale patrimonio sono i seguenti:

- a) tradizioni ed espressioni orali (compreso il linguaggio in quanto veicolo del patrimonio culturale immateriale);
- b) arti dello spettacolo;
- c) consuetudini sociali, eventi rituali e festivi;
- d) cognizioni e prassi relative alla natura e all'universo;
- e) saperi e pratiche legati all'artigianato tradizionale.<sup>67</sup>

Tale patrimonio nel contesto legislativo italiano è poco trattato. Il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio definisce il patrimonio culturale comprendendo sia i beni culturali, sia i beni paesaggistici. In particolare, quest'ultimi intendono il paesaggio come «territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni».<sup>68</sup> Sin dall'Ottocento demologi e folkloristi hanno trattato del patrimonio immateriale dell'Italia, nel 1988 Alberto Cirese definisce la categoria dei “beni volatili”, come parte dei beni demologici da considerare in aggiunta ai beni mobili e immobili,<sup>69</sup> da allora si susseguono numerosi

<sup>66</sup> Convenzione Unesco per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, articolo 2.

<sup>67</sup> Convenzione Unesco per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, articolo 2.2.

<sup>68</sup> Art.131 codice dei beni culturali e del paesaggio.

<sup>69</sup> A. M. Cirese Introduzione, in R. Grimaldi, *I beni culturali demo-antropologici. Schedatura e sistema informativo*, Torino, Provincia di Torino, 1988, pp. 13-22.

convegni e iniziative per il riconoscimento dell'importanza della cultura orale, fino al 2003 quando si giunge alla Convenzione Unesco per la Salvaguardia del Patrimonio Immateriale, ratificata dall'Italia nel 2007, ancora poco certa nel definire quali beni immateriali possano essere considerati tali. L'Unione Europea si è mossa in favore della causa del patrimonio intangibile nel 2005 con la Convenzione di Faro. Entrata in vigore nel 2011, il testo promuove una comprensione più ampia del patrimonio culturale, mettendolo in relazione con le comunità che lo hanno prodotto e ospitato, e dando un ruolo determinante agli stessi cittadini, al fine di far emergere la consapevolezza del valore di questo sapere, coinvolgendo la cittadinanza nel tramandarlo. L'Italia ha firmato la Convenzione nel febbraio del 2013, ma si attende ancora la ratifica del Parlamento. In Italia manca inoltre una legge quadro per il patrimonio immateriale, già presente in altri paesi europei. Esiste qualcosa nella legislazione su questo tema, legata alla convenzione Unesco, ma è necessario slegarsi da questa organizzazione perché bisogna riconoscere i beni a livello nazionale per definire leggi di tutela.<sup>70</sup> Ad oggi, le risorse culturali sono scarsamente trattate, riconosciute e tutelate, per questo meritano di essere incluse in un quadro più ampio che riguarda il patrimonio di un territorio. In Sicilia, l'Unesco riconosce come patrimonio immateriale dell'umanità l'Opera dei Pupi, la Dieta Mediterranea e la Vite ad Alberello di Pantelleria.

Uno dei beni intangibili è da ricondurre alla lingua, alla narrativa e alla letteratura siciliana. Già nei primi anni del XIV secolo Dante Alighieri nel "De Vulgari Eloquentia", afferma «il volgare siciliano si attribuisce fama superiore a tutti gli altri per queste ragioni: che tutto quanto gli italiani producono in fatto di poesia si chiama siciliano; e che troviamo che molti maestri nativi dell'isola hanno cantato con solennità».<sup>71</sup>

Dal volgare antico fino ai proverbi popolari, la lingua siciliana racchiude

70 <https://agcult.it/2017/06/30/patrimonio-immateriale-e-convenzione-di-faro-le-proposte-gemelle-per-allineare-litalia-al-leuropa/> (consultato il 20/08/2017)

71 Dante Alighieri, *De Vulgari Eloquentia* (I,12).

una forte valenza culturale, tramandata principalmente in maniera orale, tornò celebre con i grandi maestri della letteratura e del teatro nel corso del Novecento. A tal proposito, è da segnalare la Strada degli Scrittori, che da Porto Empedocle, La "Vigata" di Camilleri, passa per la casa natale di Luigi Pirandello, a pochi chilometri dalla Stazione Ferroviaria, e continua per un itinerario tra i luoghi che hanno visto nascere e produrre altri grandi autori, quali Giuseppe Tommasi di Lampedusa, Antonio Russello, Leonardo Sciascia e Pier Maria Rosso di San Secondo.<sup>72</sup> Per contestualizzare la realtà vissuta e cantata da questi autori bisogna far riferimento al mondo contadino, che ha lasciato tracce del suo trascorso, non solo intangibili nella cultura popolare e nell'alimentazione, ma anche fisiche sul territorio con le numerose dimore rurali, e casolari, che impreziosiscono il paesaggio affacciato sul tracciato ferroviario. Testimonianza di quest'epoca sono gli attrezzi e gli oggetti tradizionali, raccolti in luoghi come il Museo Etnoantropologico presso la Villa Comunale di Ribera.

Una ulteriore eco di quel mondo si può trovare oggi nei sapori e profumi ancora apprezzabili sul territorio grazie a ricette e alimenti tipici.

Proprio per questo, la consapevolezza sulla varietà e ricchezza dei prodotti enogastronomici da parte dei cittadini, può svolgere un ruolo chiave non solo come risorsa economica a cui attingere, ma soprattutto per risvolti che riguardano la salvaguardia del paesaggio agricolo e delle tradizioni locali.

L'incentivo a puntare su produzione, lavorazione e commercio di prodotti agroalimentari derivati da varietà autoctone, è indispensabile al fine di rafforzare la visibilità relativa al prodotto "made in Sicily" e favorire un rilancio del settore agricolo e artigianale, che alimenta numerose piccole e medie aziende sul territorio. I prodotti riconosciuti e tutelati che si trovano nei territori attraversati della linea ferroviaria rappresentano un ricco patrimonio culturale e rappresentano uno spaccato dell'ampia offerta enogastronomica siciliana. Partendo dal territorio Trapanese va ricordato il Pane

72 <http://www.stradadegliscrittori.it> (consultato il 23/08/2017).

Nero di Castelvetro, prodotto da farine di grani antichi come la “tumminia”, o ancora il cous cous un piatto che accomuna molti paesi del Mediterraneo. Proseguendo verso Porto Palo e Menfi i campi, segnati da floridi vitigni, fanno da cornice alla “Strada del Vino delle Terre Sicane”, che passa per le rinomate aziende vitivinicole della zona, compresa la cantina Settesoli che ha sede proprio presso i locali della vecchia stazione ferroviaria di Menfi, oggi restaurata. Questa zona offre anche una varietà particolare di carciofo riconosciuta con il presidio Slow Food di Carciofo Spinoso di Menfi. Questo comune, insieme ad altri della Valle del Belice, appartiene ai territori in cui si produce la Vastedda della Valle del Belice DOP, formaggio riconosciuto anche come presidio Slow Food lavorato a partire dal latte di una particolare razza di pecora. La città di Sciacca, come Porto Empedocle, sono, invece, caratterizzate da importanti porti pescherecci.

Il territorio di Ribera, “Città delle arance”, è ricoperto da profumati agrumi, dai quali si raccoglie la varietà DOP Arancia di Ribera. Oltre a questi, è coltivata la Fragolina di Sciacca e di Ribera, presidio Slow Food. Tale marchio tutela anche la razza da allevamento, Capra Girgentana. A questi prodotti vanno aggiunti il Pistacchio di Raffadali, il cui consorzio ha adottato il pistacchietto della Valle dei Templi, la Pescabivona IGP, i formaggi dei Monti Sicani, l’Uva Italia IGP coltivata a Canicattì e in altri comuni dell’agrigentino, l’Olio Extra Vergine di Oliva DOP Val di Mazara, estratto da pregiate cultivar di olivo come la biancolilla, il Pecorino Siciliano DOP e molti altri prodotti caseari, orto-frutticoli, ittici e artigianali che arricchiscono il vasto patrimonio alimentare di cui si compone la dieta mediterranea.



Alcune delle risorse enogastronomiche di interesse nei pressi del tracciato. Fig. 1, <http://sicilianfactory.com/il-pane-nero-di-castelvetro/>. Fig. 2, <http://www.slowfood.it/carciofi-cavolfiori/>. Fig. 3, <https://www.wiine.me/blog/planeta-a-journey-through-sicily/>. Fig. 4, [http://www.lattene.it/la-vastedda-della-valle-del-belice/vastedda\\_4/](http://www.lattene.it/la-vastedda-della-valle-del-belice/vastedda_4/). Fig. 5, <http://gazzagolosa.gazzetta.it/2016/05/07/fragoline-di-riber/>. Fig. 6, <http://www.colturedisicilia.it/prodotti/>. Fig. 7, foto Nocera. Fig. 8, <http://agrigentour.it/2544/capra-girgentana-presidio-slow-food/>



Imbocco della Galleria di Colle Rotondo, presso Cattolica Eraclea, con indicata la data di conclusione dell'opera (1914).  
Foto Nocera, 2017.

## CAPITOLO 4 ANALISI DEL TRACCIATO

«Nell'impossibilità di poterci veder chiaro, almeno vediamo chiaramente le oscurità».

(Sigmund Freud)

### 4.0 Analisi della complessità

«Il pensiero complesso è consapevole in partenza dell'impossibilità della conoscenza completa: uno degli assiomi della complessità è l'impossibilità, anche teorica, dell'onniscienza. Riconoscimento di un principio di incompletezza e di incertezza. Il pensiero complesso è animato da una tensione permanente tra l'aspirazione a un sapere non parcellizzato, non settoriale, non riduttivo, e il riconoscimento dell'incompiutezza e della incompletezza di ogni conoscenza. Questa tensione ha animato tutta la mia vita [...] Per tutta la vita [...] ho sempre aspirato ad un pensiero multidimensionale. [...] Ho sempre sentito che alcune verità profonde, antagoniste tra loro, erano per me complementari, senza smettere di essere antagoniste»<sup>73</sup>.

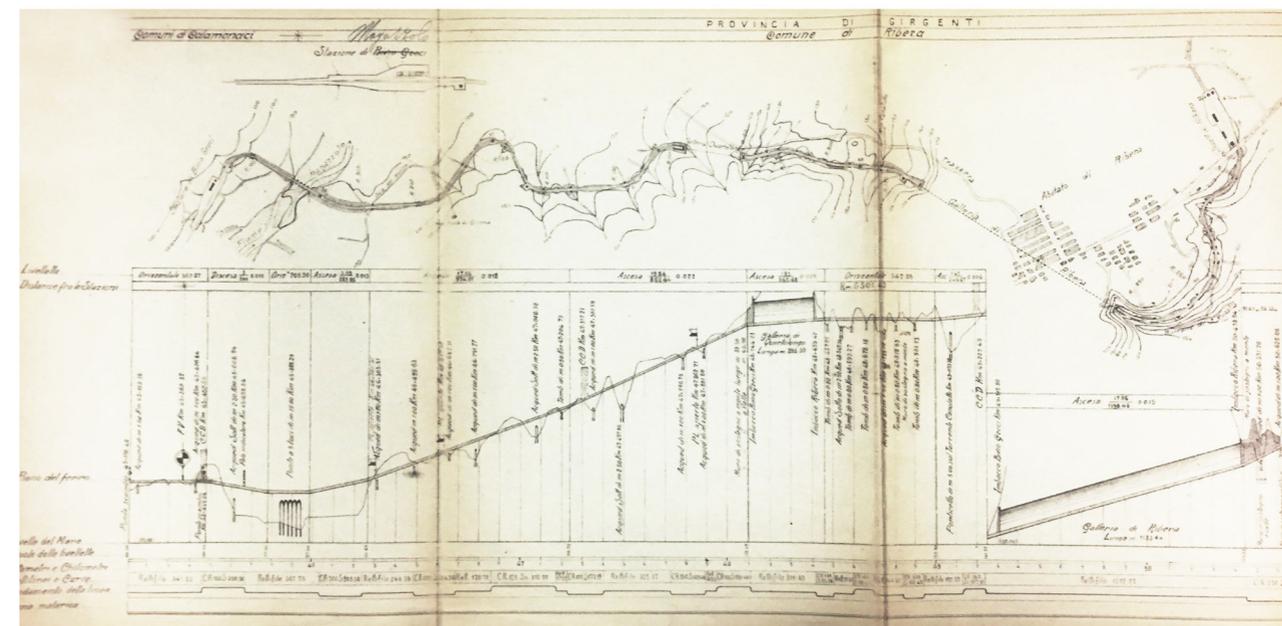
Così si esprimeva Edgar Morin padre della scienza della complessità. Esistono moltissime definizioni per indicare il significato di complessità. Guardando all'etimologia il termine complessità deriva dall'aggettivo complesso, dal latino "complexus", composto dalla particella "cum" e "plecto", letteralmente, intrecciato insieme, lascia intendere a una pluralità che da un'idea di unità. In un sistema complesso sono presenti diversi componenti o sottoinsiemi che interagiscono tra loro. Maggiore è la quantità e la varietà delle relazioni fra gli elementi di un sistema, maggiore è la sua complessità. Una caratteristica dei sistemi complessi è che possono produrre un

comportamento emergente, cioè un comportamento complesso non prevedibile e non desumibile dalla semplice sommatoria degli elementi che compongono il sistema.<sup>74</sup>

Nello studio del sistema che include la linea ferroviaria, a partire da singole angolazioni, si è prodotta un'interpretazione della complessità, con il fine di elaborare adeguate strategie volte a valorizzare il sistema generale favorendo una maggiore interazione tra le parti. Un sistema territoriale tiene insieme differenti realtà separate che, se connesse, possono influenzarsi e auto-fertilizzarsi vicendevolmente, generando potenziali ricadute a una scala più ampia. L'analisi condotta oltre a tenere conto del sistema costituito dalla ferrovia, pone l'attenzione su altre componenti con cui si relaziona. I differenti livelli tematici riguardano il rapporto con la geomorfologia, con gli insediamenti urbani, con il sistema ambientale e del paesaggio, con quello culturale-museale, e con il sistema turistico. La metodologia da me impiegata per definire i caratteri principali relativi alla complessità del territorio, si appoggia ad un'elaborazione grafica costituita da tre quadranti. Sul principale figura una planimetria a scala topografica, che interessa il tracciato nella sua totalità e riporta la collocazione degli elementi tematici che ricadono sul territorio, in un secondo quadrante è presente una rappresentazione del profilo altimetrico, dalle ordinate maggiori rispetto alle ascisse per una maggiore leggibilità, che indica gli elementi tematici che insistono sul tracciato, infine un terzo in cui è inserita una rappresentazione schematica della linea e le connessioni esistenti tra questa e i siti di rilevanza emersi nell'analisi tematica. Gli elaborati grafici da me prodotti, nella loro struttura, si rifanno alla documentazione storica della ferrovia e in particolare ai "profili", trattati nel paragrafo successivo. Questi relazionano in un'unica tavola i profili planimetrici e altimetrici, dando un quadro completo dell'opera ferroviaria e descrivendone l'andamento e l'esatta collocazione dei relativi manufatti.

74

In merito al tema della complessità nei sistemi territoriali si veda:

Maurizio Imperio, Manilo Vanditelli (a cura di), *Complessità del territorio e progetti ambientali*, FrancoAngeli, Milano, 2006.

#### 4.1 Il patrimonio archivistico delle ferrovie

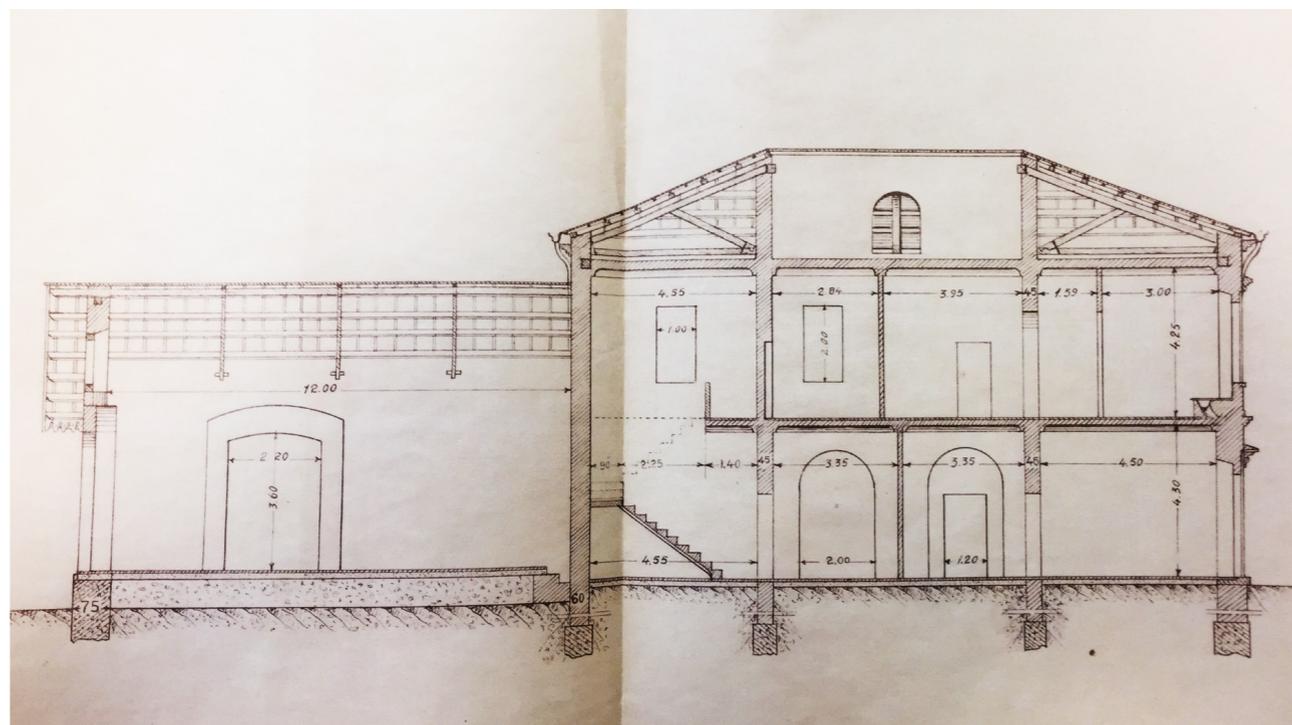
Nell'intraprendere un percorso analitico su un oggetto articolato come la ferrovia, è necessario, oltre ad effettuare sopralluoghi e rilievi in situ, visionare la documentazione storica e cartografica, consultabile presso l'archivio della Fondazione delle Ferrovie dello Stato italiane<sup>75</sup>. La documentazione relativa ai manufatti edilizi delle ferrovie si articola su differenti piani. Da un lato troviamo i manuali e gli abachi che riportano i modelli tipologici e costruttivi da rispettare, accanto a questi principi astratti, troviamo i documenti relativi al progetto esecutivo, che a differenza dei primi presentano

Uno dei "profili" che descrive dal punto di vista planimetrico e altimetrico il tracciato di circa sei chilometri tra la stazione di Magazzolo e quella di Ribera.  
Foto Nocera, da Fondazione Fs Italiane, "Biblioteca".

75

La documentazione archivistica della linea è stata consultata presso Fondazione Fs Italiane, "Biblioteca" e Fondazione Fs Italiane, "Archivio Storico Architettura FS".

i dovuti adattamenti alle condizioni dei locali. In queste carte, realizzate dopo aver scelto tra le soluzioni possibili quella da usare, venivano specificate attraverso il disegno esecutivo le caratteristiche di un particolare manufatto, riportando forma, posizione e misura delle parti. Inoltre, anche per i materiali da costruzione erano previsti adeguamenti in relazione alle risorse locali. La manualistica trattava i modelli da seguire per la realizzazione dei manufatti edilizi delle ferrovie italiane, attraverso dei cataloghi. Questi riportavano le differenti tipologie previste, con forme, funzioni e dimensioni possibili. I modelli edilizi, derivavano dalle scuole politecniche



Sezione longitudinale del fabbricato viaggiatori e magazzino merci della stazione di Siculiana. Queste tavole rappresentano i progetti esecutivi, e sono specifici per ogni singola stazione. Foto Nocera, da Fondazione Fs Italiane, "Archivio Storico Architettura FS".

e si rifacevano a tecniche costruttive aggiornate rispetto a quel tempo<sup>76</sup>. Parallelamente alla descrizione dei manufatti edilizi, le ferrovie si premuravano di realizzare i cosiddetti "profili". Questa preziosa documentazione relativa ai disegni esecutivi della linea ferroviaria, consente di ricostruire fedelmente il tracciato storico della linea in analisi, definendo dettagliatamente la collocazione spaziale delle opere ferroviarie lungo il tracciato. Questi disegni mostravano non solo una straordinaria capacità di sintesi, ma anche la raffinatezza del metodo progettuale e costruttivo adottato dalle ferrovie. Queste rappresentazioni pieghevoli, oltre al nome e alla località relativi al progetto, riportano dei nastri con andamento chilometrico dove sono disegnati profilo planimetrico e altimetrico della ferrovia, sono anche presenti planimetrie schematiche delle varie stazioni e case cantoniere, che evidenziano la disposizione dei manufatti all'interno del perimetro di pertinenza delle ferrovie. Su queste planimetrie sono riportati in maniera sintetica anche particolari riguardanti il tessuto urbano e le caratteristiche geomorfologiche del territorio attraversato dalla ferrovia. I profili altimetrici, rappresentati con valore doppio su l'asse y rispetto a quelle su x per evidenziare le variazioni di quota del tracciato, riportano informazioni sul susseguirsi delle pendenze e ritraggono in prospetto la linea con i diversi manufatti collocati al suo interno. Sulla parte inferiore sono riportati i raggi di curvatura lungo il tracciato. Tali informazioni si sono rivelate essenziali per analizzare la linea e le sue peculiarità.

#### 4.2 Le caratteristiche del tracciato e lo stato di conservazione del sedime

La linea nella sua estensione interessa un vasto territorio tra le province di Agrigento e Trapani. Quest'area è delimitata a nord-est dalla catena dei

<sup>76</sup> In merito alla questione architettonica legata ai manuali e alle scuole politecniche e si vedano: Roberto Gabetti. La didattica tra accademia e politecnico, in Casabella, nn. 520-521, Milano, 1986, pag.91. Roberto Gabetti, Carlo Olmo, Alle radici dell'architettura contemporanea, G.Einaudi, Torino, 1989.



### Caratteristiche e rapporto con il contesto

Analisi della linea ferroviaria Castelvetro - Porto Empedocle in relazione alle caratteristiche e al rapporto con il contesto. In questa analisi sono riportate le stazioni e fermate della tratta, insieme alla collocazione delle opere d'arte principali, come le gallerie e i ponti. il rapporto con il contesto è relativo alla presenza di centri urbani e rete stradale.

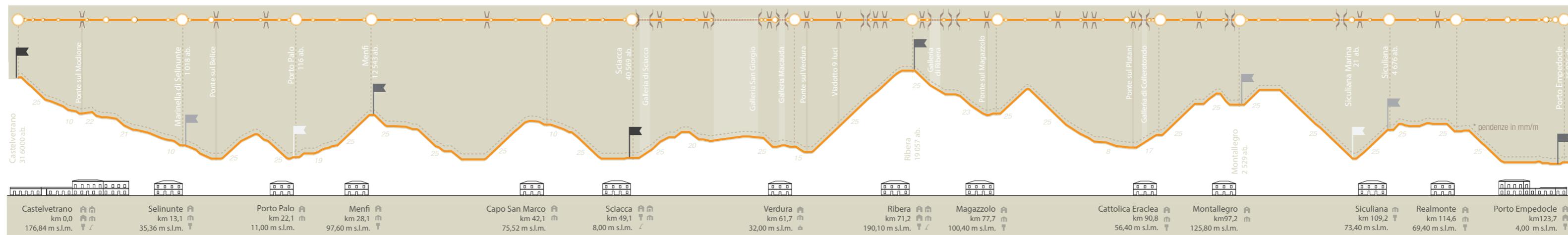
Monti Sicani e a Sud-Ovest dal Mar Mediterraneo. La ferrovia si estende in direzione nord-ovest, sud-est, parallelamente alla costa, salvo puntuali ma ampie deviazioni verso l'interno, in corrispondenza di Menfi e tra i territori tra Ribera e Cattolica Eraclea. Nei 123,7 chilometri che separano la stazione di Castelvetro con quella di Porto Empedocle, la ferrovia lambisce la costa, supera fiumi e attraversa le montagne più volte, ricalcando dove possibile l'andamento sinuoso della conformazione del suolo. La carta elaborata a partire dalle indicazioni contenute nei "profili", indica puntualmente la posizione delle opere ferroviarie presenti sul tracciato. I manufatti edilizi si susseguono con regolarità su tutta la linea, a distanza di circa un chilometro e mezzo. Le gallerie sono concentrate per lo più nel tratto tra Sciacca e Ribera, non a caso l'ultimo ad essere stato completato<sup>77</sup>, dove troviamo anche la più lunga, che misura 3700 metri. Tra i ponti vanno ricordati quello in ferro sul Belice e quelli in pietra sul Platani, sul Magazzolo e sul Verdura. Le stazioni e fermate previste lungo la corsa erano quelle di Castelvetro, Santa Teresa Selinuntina, Latomie, Selinunte, Beli-

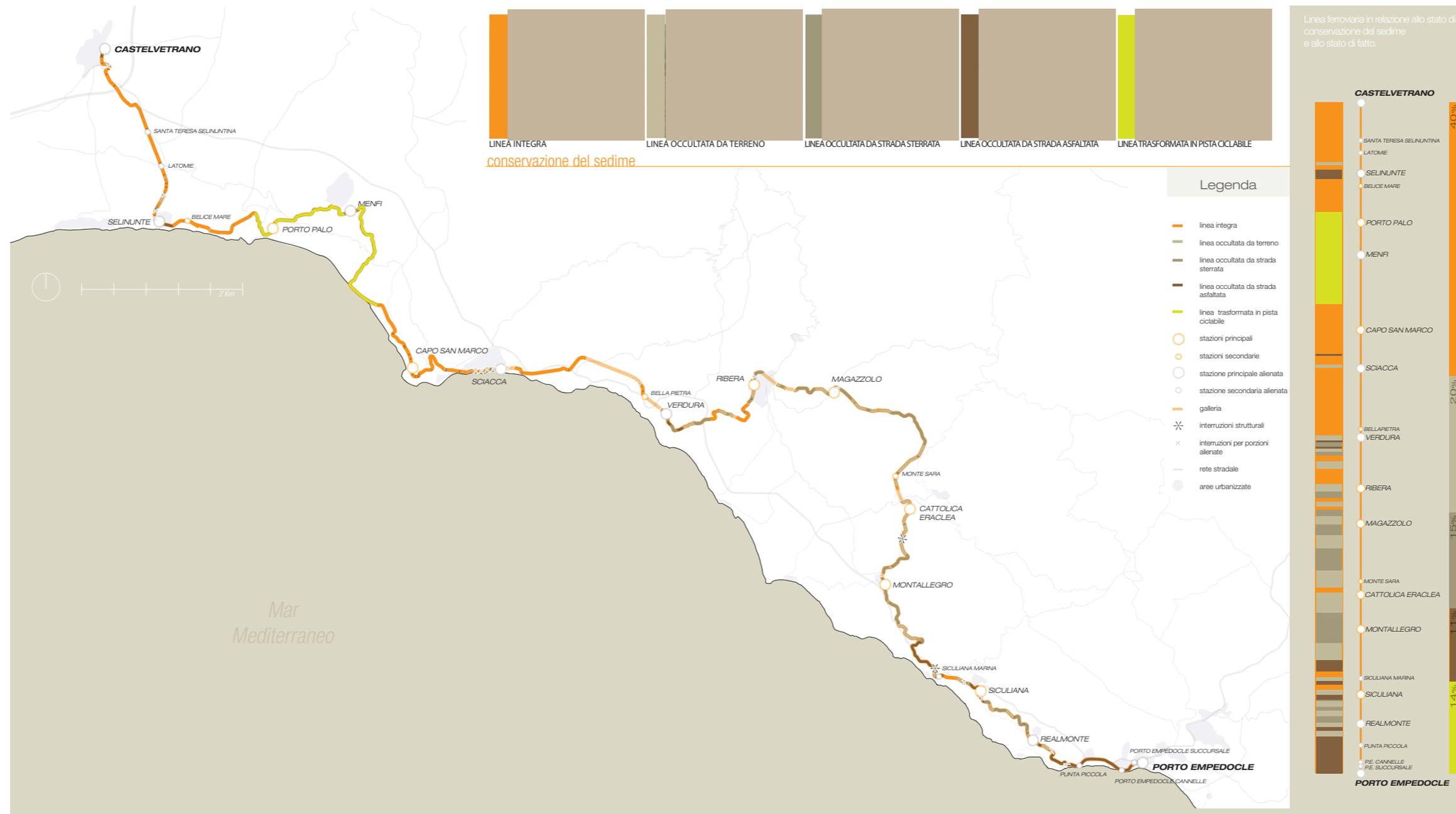
ce Mare, Porto Palo, Menfi, Capo San Marco, Sciacca, Bellapietra, Verdura, Ribera, Magazzolo, Monte Sara, Cattolica Eraclea, Montallegro, Siculiana Marina, Siculiana, Realmonte, Punta Piccola, Porto Empedocle Cannelle, Porto Empedocle Succursale, Porto Empedocle, da qui la linea proseguiva a doppio scartamento (normale e ridotto) passando dalla fermata Tempio di Vulcano fino ad Agrigento Bassa. Risultano Attive le stazioni ferroviarie di testa, anche se attualmente quella di Porto Empedocle propone solo treni turistici. Il quadrante inferiore mostra il profilo altimetrico della linea e segnala le stazioni che sorgono nei centri abitati. L'ascesa massima è del 25‰ e il profilo tocca la massima altitudine presso Ribera dove raggiunge la quota di 190,10 metri sul livello del mare. E' presente una lunga discesa tra Castelvetro e Selinunte di circa 15 chilometri, con pendenza variabile che si attesta in media sul 15‰, più in pendenza invece il tratto che da Verdura procede in salita verso Ribera con più di 8 chilometri in un'ascesa, con pendenze del 25‰. Il diagramma schematico che mostra la relazione che la linea instaura con i centri urbani e la rete stradale evidenzia come buona parte delle stazioni sia collocata in prossimità di un centro urbano, alcune anche all'interno di città particolarmente popolate, quali Sciacca e Castelvetro. Sorgono, invece, in aree disabitate le stazioni di Santa Teresa Selinuntina, Latomie, Belice Mare, Menfi, Capo San Marco, Bellapietra,

**Caratteristiche e rapporto con il contesto**

Il profilo in basso riporta l'andamento altimetrico della ferrovia con le varie pendenze. Sono evidenziate in basso le principali stazioni con le relative caratteristiche e i manufatti annessi. L'analisi segnala la presenza di centri abitati di varia importanza, che sono attraversati dal tracciato.

<sup>77</sup> La prima tratta ad essere attivata fu quella da Castelvetro a Selinunte il 20 giugno 1910, mentre l'ultima fu quella da Sciacca a Ribera il 2 febbraio del 1923. Si veda il sito <http://www.ciliberitoribera.it/indexFERROVIA%20DI%20RIBERA.htm>





**Stato di fatto e conservazione del sedime**

Analisi della linea ferroviaria Castelvetro - Porto Empedocle in relazione allo stato di fatto della linea e dei manufatti annessi. In questa analisi sono riportate le stazioni e fermate della tratta, distinguendo se sono alienate o meno. Sono differenziate le caratteristiche del sedime in relazione allo stato attuale, e sono segnalate le interruzioni della linea rilevate.

Verdura, Magazzolo, Monte Sara e Cattolica Eraclea. Tutte risultano collegate con la rete stradale, come accadeva già all'epoca in cui erano attive.

Un'ulteriore analisi riguarda lo stato di conservazione del sedime ferroviario. Questa mappatura è stata effettuata avvalendomi di fotografie satellitari unite a sopralluoghi sul tracciato. I risultati sono stati espressi distinguendo cromaticamente i tratti di ferrovia caratterizzati da una linea integra e con armamento presente, rispetto a quei tratti in cui la linea risulti occultata da terreno, da una strada rurale o da una strada asfaltata o da una pista ciclabile. Secondo i dati delle Ferrovie dello Stato<sup>78</sup> circa il 50% della linea sarebbe integra con binari presenti, la restante parte è di difficile recupero per via di un sedime rimosso o in pessimo stato. Dall'indagine effettuata risulta integro il 40%, concentrato principalmente tra la stazione di Verdura e Castelvetro; il 20% risulta occultato da terreno; il 15% viene usato come strada sterrata; l'11% è stato occultato da strade asfaltate, soprattutto tra porto Empedocle e Punta Piccola; il restante 14% è diventato la pista ciclabile tra porto Palo e Menfi. L'analisi evidenzia anche puntuali interruzioni strutturali della linea e i tratti interrotti per porzioni alienate.

### 4.3 La rete dei punti di interesse

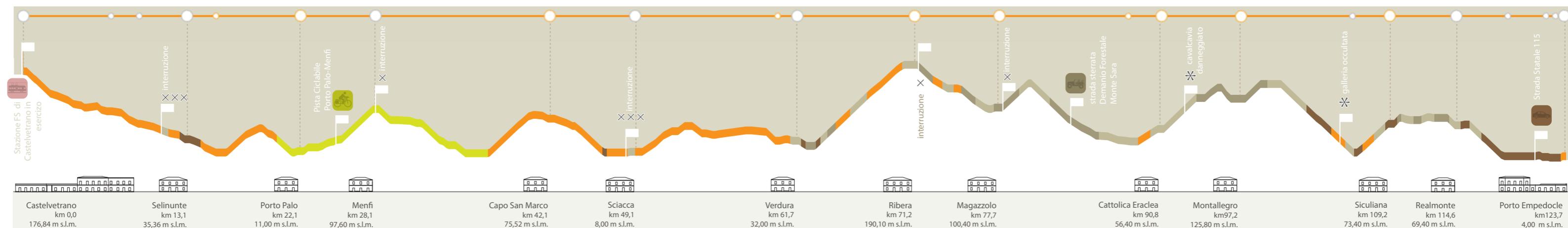
Il contesto in cui si colloca la ferrovia è ricchissimo di punti di interesse, alcuni dei quali godono anche di notorietà internazionale. Tuttavia buona parte delle risorse naturalistiche e culturali, spesso sono trascurate dagli enti pubblici, sottoutilizzate o addirittura interdette al pubblico. Tale situazione è dovuta non soltanto alla scarsa attitudine dei soggetti pubblici a fare rete e valorizzare ciò di cui dispongono, ma anche dal fatto che le risorse vengono concentrate principalmente a favore dei siti più visitati a scapito delle realtà minori.

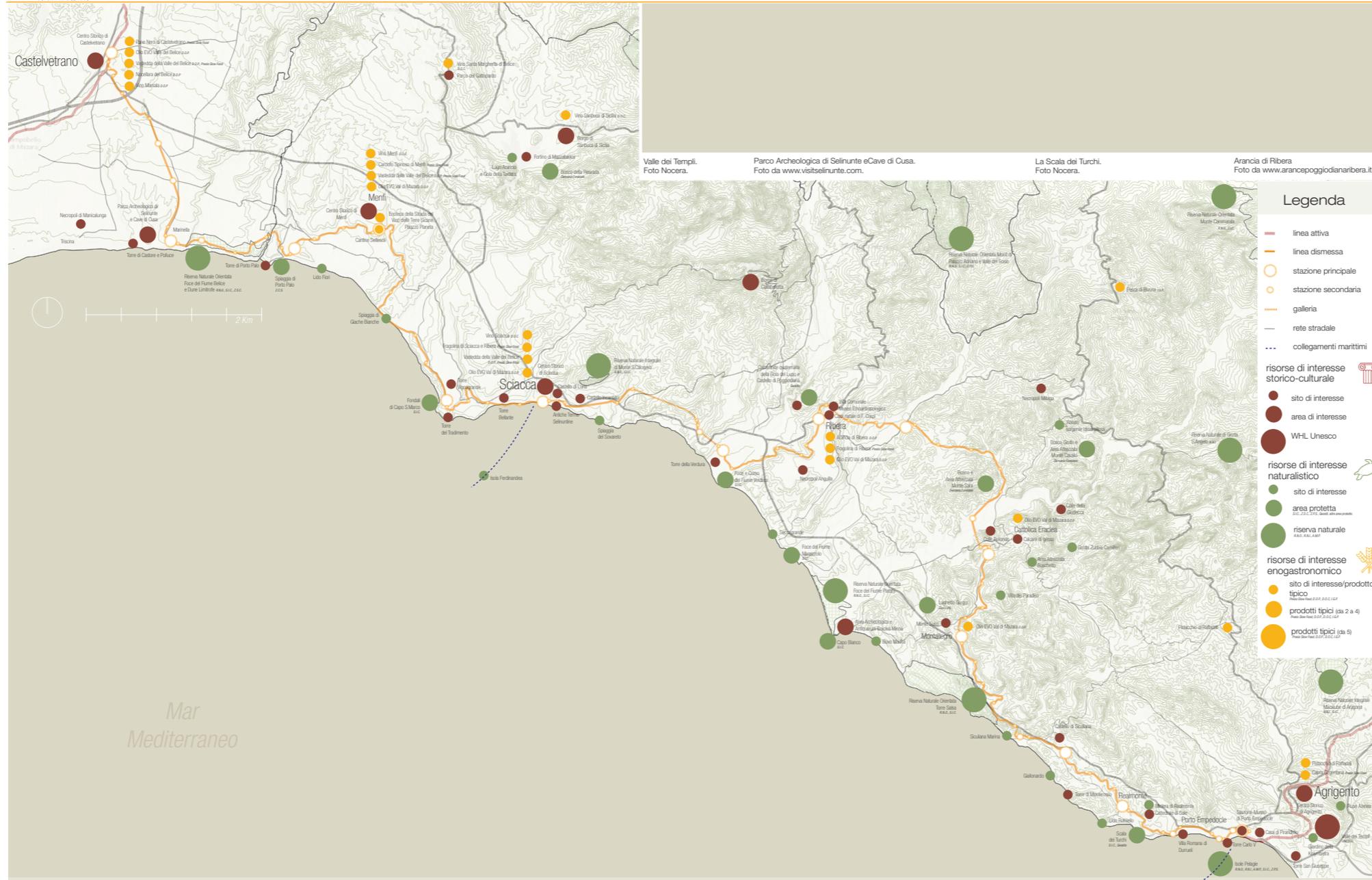
Nell'elaborazione grafica, son state trattate con diverse colorazioni le varie tipologie di attrattività, tenendo conto dalla loro valenza, prevalentemente storico-culturale, naturalistica, enogastronomica. Ogni sito è stato evidenziato con un'icona più o meno grande, in base non solo all'importanza e l'attrattività specifica del sito, ma anche rispetto allo sforzo fatto nel salvaguardarlo e valorizzarlo. Sono indicate nei comuni di riferimento le produzioni dei prodotti enogastronomici riconosciuti. Il diagramma con il profilo altimetrico, in questo caso segnala i punti di interesse nelle immediate vicinanze del tracciato, tra cui vanno ricordate I siti di Interesse

#### Stato di fatto e conservazione del sedime

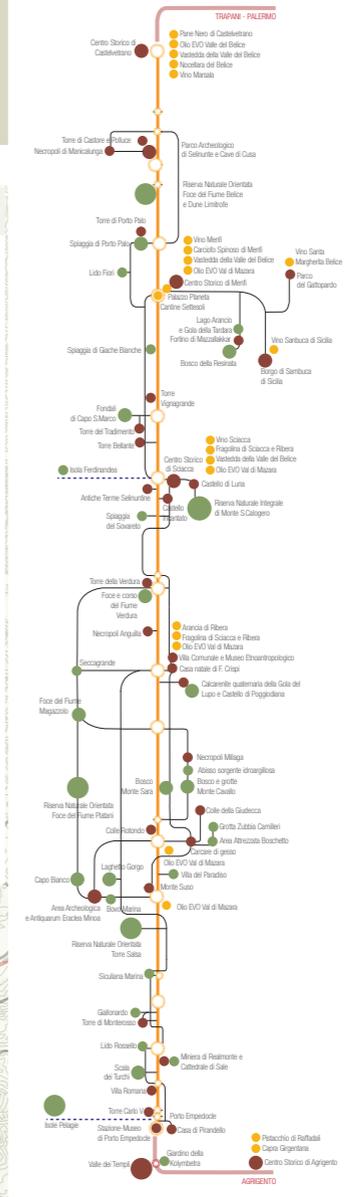
Il profilo in basso riporta l'andamento altimetrico della ferrovia in relazione all'uso che viene attualmente fatto del tracciato. Sono evidenziate in basso le principali stazioni. L'analisi segnala la presenza di diverse interruzioni, per motivi strutturali, come l'occultamento di una galleria, o per l'alienazione di porzioni della linea.

<sup>78</sup> Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media FS Spa, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, 2016, p. 159.





Linea ferroviaria in relazione ai collegamenti stradali e alle risorse storiche e culturali, naturalistiche ed enogastronomiche.



**Analisi delle risorse**

Analisi della linea ferroviaria Castelvetro - Porto Empedocle in relazione alle risorse presenti sul territorio di riferimento. In questa analisi sono riportate le principali risorse di carattere storico-culturale, naturalistico ed enogastronomico. Sono evidenziati i collegamenti stradali che intercorrono tra la ferrovia e la rete dei punti di interesse.

storico culturale come il “Parco Archeologico di Selinunte”, le “Terme Selinuntine” presso Sciacca, La Necropoli di Anguilla, la Miniera di Realmonte con la Cattedrale di Sale, la Villa Romana di Durruei, La Torre Carlo V e la Valle dei Templi, raggiungibile, in pochi minuti via treno, dalla stazione/museo di Porto Empedocle. Le aree a carattere naturalistico che ricadono sul tracciato sono la “Riserva Naturale Orientata Foce del Fiume Belice e Dune Limitrofe”, la “Riserva Naturale Orientata di Torre Salsa”, la “Scala dei Turchi”, Il bosco e l’area attrezzata Monte Sara, La “Foce e Corso del Fiume Verdura” e le spiagge di Porto Palo, Giache Bianche e Siculiana Marina. Infine, come in precedenza, è stata prodotta un’elaborazione schematica della linea in relazione ai vari punti di interesse diffusi sul territorio e ai collegamenti stradali necessari a raggiungerli. Il sistema storico-culturale, con particolare riferimento ai resti di età antica, è sicuramente quello con il più forte richiamo turistico, anche grazie alle Valle dei templi e il Parco archeologico di Selinunte, grandi attrattori posti agli estremi del tracciato. In mezzo a queste due bolle di qualità, si trovano ingenti risorse storiche ad oggi ignorate o inadeguatamente sfruttate. La Villa Romana di Durruei, di età imperiale, è ormai da anni chiusa al pubblico. Pochi visitatori anche al meraviglioso teatro greco di Eraclea Minoa, coperto da un degradante pa-

rapioggia di tubi e pannelli a causa di un infelice intervento conservativo.<sup>79</sup> O ancora la Necropoli Anguilla, chiusa per mancanza di personale dopo un importante restauro conservativo delle tombe, raggiunto grazie a fondi europei. Ignorato anche il prezioso sistema difensivo costiero, una serie di torri, che sul finire del XVI secolo costituivano la principale difesa per gli attacchi dei pirati, oggi, sotto velate promesse di restauro, state concesse a importanti strutture alberghiere che le hanno inglobate. Parlo della torre di Verdura o ancora peggio quella di Monterosso. Migliore è la condizione della torre Carlo V, adiacente a un casello ferroviario, trasformata adesso in museo e centro culturale, o la torre di Porto Palo ancora liberamente accessibile. Migliore è la situazione dei beni all’interno dei centri storici delle città e dei borghi, anche se non mancano criticità come la chiusura delle terme di Sciacca, o i crolli nel fitto centro storico Agrigentino. Pochissimo invece è valorizzata l’architettura spontanea della civiltà contadina, molto diffusa sul territorio.

**Analisi delle risorse**

Il profilo in basso riporta l’andamento altimetrico della ferrovia in relazione alla presenza di risorse nelle pressi del tracciato. Sono evidenziate in basso le principali stazioni. L’analisi segnala la presenza di diverse zone di interesse, alcune ricadono nelle immediate vicinanze del tracciato, altre risultano attraversate o lambite dalla linea, quelli più in evidenza, sono i punti di interesse che si trovano all’interno, dei fabbricati ferroviari, o uniti a loro.

<sup>79</sup> In merito alle condizioni in cui versa il teatro di Cattolica Eraclea consultare l’articolo di Gian Antonio Stella, *Eraclea, il teatro-gioiello si sbriciola prigioniero di acciaio e vetroresina*, Quotidiano di Sicilia, Lunedì 17 Marzo 2014. [http://www.corriere.it/cronache/14\\_marzo\\_17/eraclea-teatro-gioiello-si-sbriciola-prigioniero-acciaio-vetroresina-6f9d25ae-ada5-11e3-a415-108350ae7b5e.shtml](http://www.corriere.it/cronache/14_marzo_17/eraclea-teatro-gioiello-si-sbriciola-prigioniero-acciaio-vetroresina-6f9d25ae-ada5-11e3-a415-108350ae7b5e.shtml) (consultato il 28/07/2017)



Per quanto riguarda il sistema naturalistico è caratterizzato da tre tipologie di ambienti principali. Il complesso montuoso dei Nebrodi, caratterizzato da boschi, valli, pascoli e torrenti; l'area collinare interna e l'altopiano gessoso solfifero, formati da un complesso sistema collinare di grande fascino, ricco di grotte, e di miniere di zolfo in disuso; infine la fascia litoranea, con larghe insenature sabbiose, tratti frastagliati, alte falesie argillo-marnose, zone dunali e fociali. Questo variegato territorio ricco di biodiversità, risulta ancora intatto all'interno delle numerose riserve naturali, siti di interesse comunitario, o zone di protezione speciale. Non va infine dimenticato l'Arcipelago delle Pelagie raggiungibile dal porto marittimo di Porto Empedocle.<sup>80</sup> Questi luoghi sono fondamentali per salvaguardare gli habitat e per il loro interesse geologico. In molti casi è possibile trovare servizi come aree attrezzate e itinerari di trekking. Nonostante tutto questi luoghi soffrono di una forte stagionalità dei flussi, la difficile connessione alla rete stradale, e sono minacciati dall'inquinamento fluviale e dalla speculazione edilizia.

Questo territorio, come in generale tutta la Sicilia, sono stati fortemente modificati nel tempo dall'azione antropica. Oggi, il paesaggio agrario è il più ricorrente. È caratterizzato da ampie aree dedicate a colture arboree, come l'olivo, il mandorlo, il pistacchio, il carrubo, oltre che vaste distese di vigneti che ricoprono i territori pianeggianti e collinari del trapanese e dell'agrigentino. Fiorente anche la coltivazione degli agrumi sui territori fertillissimi compresi tra il Verdura, il Magazzolo e il Platani. Per questo il riconoscimento e la diffusione delle eccellenze enogastronomiche può ricoprire un ruolo nel rilancio del settore agricolo e alimentare. Anche in questo caso, fatta eccezione per le grosse aziende vitivinicole, una difficoltà è legata alla scarsa promozione e diffusione dei prodotti soprattutto in ambito locale, e alla bassa propensione degli imprenditori a collaborare e a fare rete. Iniziative virtuose sono quelle intraprese a Menfi per promuovere le specificità enologiche, ed alimentari del territorio.

In generale, la rete di risorse, resta frammentaria e i punti di interesse ri-

<sup>80</sup> In merito alle tipologie di ambienti si veda Francesco Alaimo, *Sicilia Natura e Paesaggio*, Fabio Orlando Editore, Palermo, 2005.

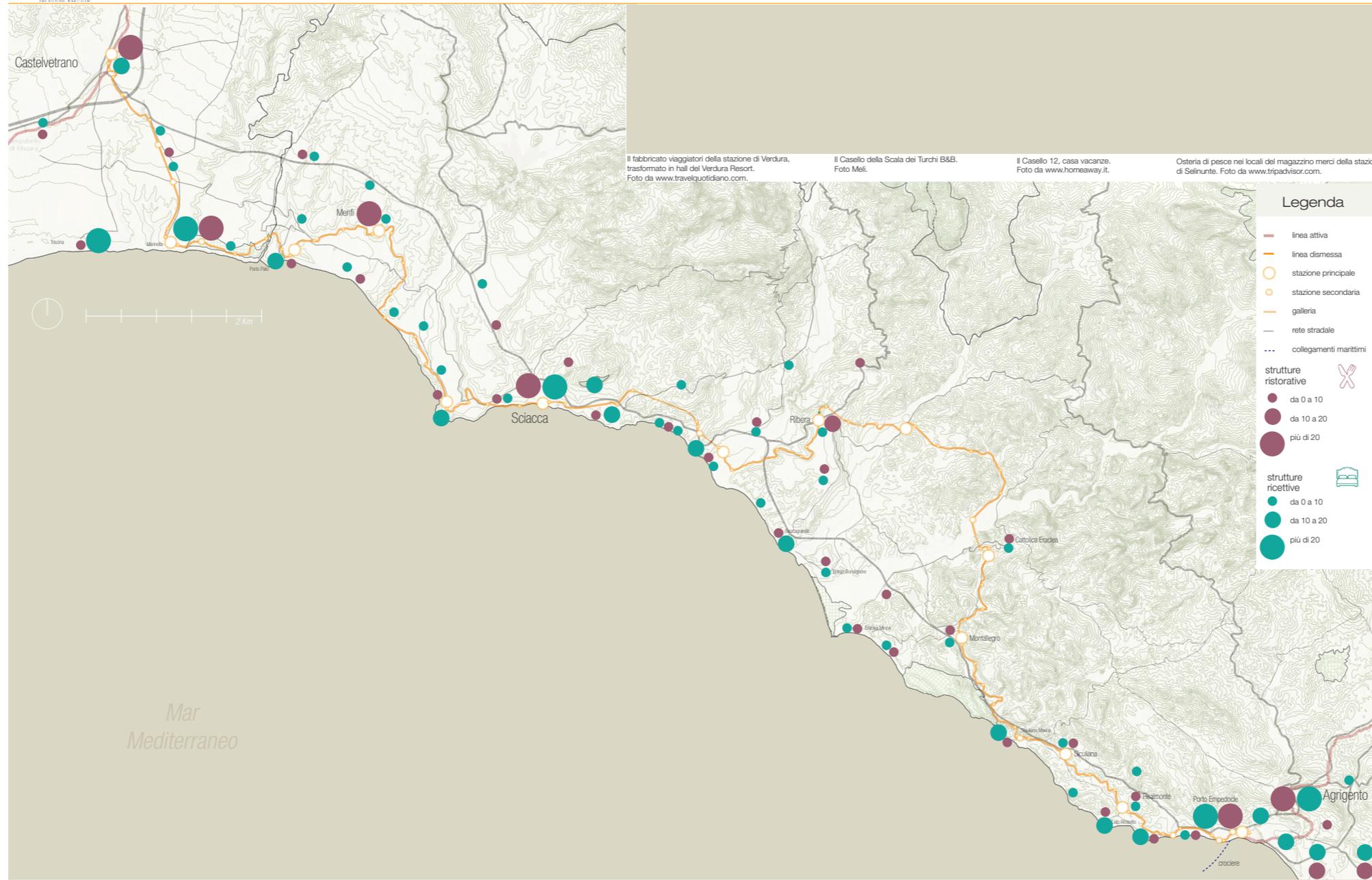
sultano spesso poco raggiungibili anche per le difficili condizioni stradali. Attualmente poco si è fatto per connettere fisicamente, o a livello multimediale, questo ingente patrimonio diffuso.

#### 4.4 Il sistema turistico tra ospitalità e accessibilità

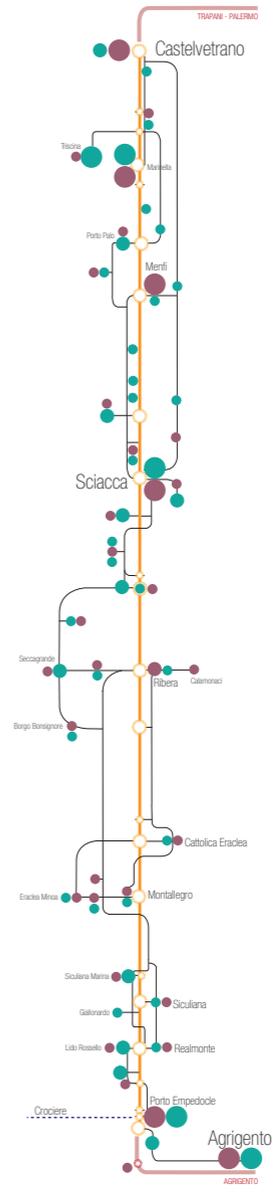
L'analisi prodotta mostra, in particolare nella planimetria, come le aziende ricettive e ristorative siano per lo più distribuite sulla costa e lungo la Strada Statale 115, densificandosi in corrispondenza dei centri principali. In base alla concentrazione delle strutture sul territorio, sono utilizzate, nella rappresentazione, icone di grandezza differente. Le strutture prese in considerazione sono quelle ricettive alberghiere ed extralberghiere, mentre le strutture ristorative comprendono ristoranti, pizzerie, street-food e bar.<sup>81</sup> Dal diagramma delle aziende che ricadono nelle immediate vicinanze del tracciato, si evince come vi sia una certa disparità nella distribuzione delle strutture. Queste tendono a essere concentrate presso i centri turistici di Marinella di Selinunte, Sciacca e Porto Empedocle, mentre risultano assenti nel lungo tratto che si spinge verso l'entroterra da Ribera a Montallegro. Inoltre, il diagramma segnala le strutture che si sono insediate all'interno di edifici della ferrovia, come il "Ristorante Frescomare", la casa vacanze "Casello 12", il "Verdura Resort", il "Crystal Lounge Bar" e "Il Casello della Scala dei turchi B&B". dallo schema dei collegamenti emerge come buona parte delle strutture analizzate ricadano a breve distanza dal tracciato, risultando ben collegata alla ferrovia dalla rete stradale.

Il quadro turistico è delineato non soltanto dalla consistenza delle imprese

<sup>81</sup> Dati relativi alla localizzazione delle strutture ricettive e ristorative sono stati elaborati a partire dai siti <https://www.booking.com/index.it.html> (consultato il 18/06/2017) <https://www.tripadvisor.it/Restaurants> (consultato il 20/06/2017)



Linea ferroviaria in relazione alle strutture turistiche e ai collegamenti stradali.



**Analisi delle risorse**

Analisi della linea ferroviaria Castelvetro - Porto Empedocle in relazione alle risorse presenti sul territorio di riferimento. In questa analisi sono riportate le principali risorse di carattere storico-culturale, naturalistico ed enogastronomico. Sono evidenziati i collegamenti stradali che intercorrono tra la ferrovia e la rete dei punti di interesse.

ricettive o ristorative presenti, ma anche dall'accessibilità<sup>82</sup> di cui esse godono da parte della popolazione turistica.

L'arteria su cui passa la viabilità principale relativa al territorio oggetto di analisi è la Strada Statale 115 che collega Trapani a Siracusa, passando per Porto Empedocle, Ribera, Sciacca, Menfi, Castelvetrano e presso altri centri minori come Siculiana, Realmonte e Montallegro. Questa strada segue l'andamento della costa sviluppandosi a breve distanza dalla linea ferroviaria dismessa e incrociandone più volte il tracciato. Un dossier sull'accessibilità turistica condotto nel 2010 mostra come l'accessibilità della popolazione turistica, sia maggiore nei centri di Agrigento, Castelvetrano e Menfi, mantenendosi elevata nei pressi della statale 115, soprattutto in corrispondenza di Porto Empedocle e tra Sciacca, Ribera e Verdura. I tre principali aeroporti sono quelli di Palermo, Catania e Trapani-Birgi.

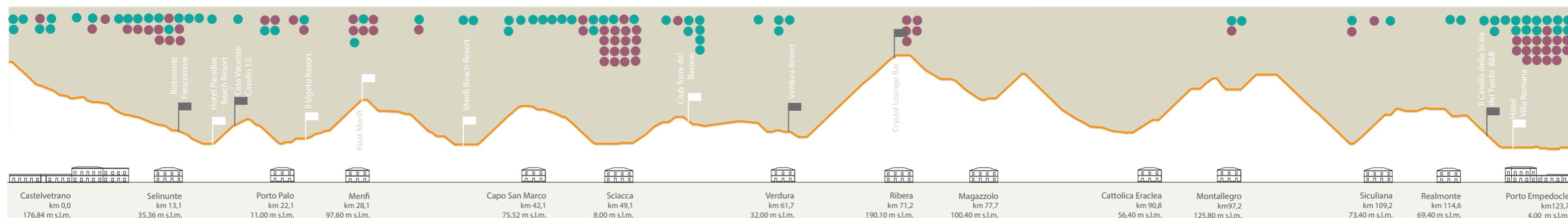
Per quanto riguarda il servizio ferroviario, le stazioni di riferimento sono quelle di Castelvetrano e quella di Agrigento, inoltre risultano in funzione numerose linee di autobus che collegano gli aeroporti ai centri urbani. Da rilevare anche la presenza del porto di Sciacca, e quello di Porto Empedocle. Quest'ultimo è diventato luogo di sosta per le navi da crociera e da qui partono i collegamenti marittimi con le Pelagie. Il servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano risulta poco efficiente e gli spostamenti sono principalmente affidati a mezzi individuali. Da pochi anni sta nascendo una maggiore attenzione nei confronti della mobilità lenta e sono stati definiti i primi percorsi ciclopedonali che passano per la zona, che sono principalmente costituiti dalla rete di itinerari in bicicletta del progetto "Sibit med in bike"<sup>83</sup>, dalla pista ciclabile tra Menfi e Portopalo, e il Cammino della Magna Via Franchigena tra Palermo e Agrigento.<sup>84</sup> In particolare il progetto Sibit si collega alla rete europea dei percorsi ciclabili attraverso la Eurovelo 7 che va dalla Norvegia a Malta passando per la Sicilia. Il tracciato proposto da Sibit ripercorre un territorio analogo a quello attraversato dalla ferrovia, seguendo ove possibile strade secon-

Analisi delle risorse

Il profilo in basso riporta l'andamento altimetrico della ferrovia in relazione alla presenza di risorse nelle nei pressi del tracciato. Sono evidenziate in basso le principali stazioni. L'analisi segnala la presenza di diverse zone di interesse, alcune ricadono nelle immediate vicinanze del tracciato, altre risultano attraversate o lambite dalla linea, quelli più in evidenza, sono i punti di interesse che si trovano all'interno, dei fabbricati ferroviari, o uniti a loro.

82 "L'accessibilità generale della popolazione rappresenta uno degli indicatori più efficaci per misurare le condizioni di centralità di un determinato territorio misurando le dimensioni del bacino di utenza che è rappresentato dalla somma della popolazione insediata e tutti i luoghi che da quel luogo sono raggiungibili, muovendosi entro un intervallo spazio-temporale predeterminato lungo le reti di mobilità presenti; reti qualificate in funzione della loro morfologia ed alle loro caratteristiche funzionali."cfr. Rete Rurale Nazionale, Ministero delle Politiche Agrarie Alimentari e Forestali, *Lo sviluppo rurale nella prospettiva dei Sistemi Locali. Il contributo dell'Atlante Rurale alla stagione di programmazione comunitaria, Dossier del Sistema Locale di Agrigento, 2010.*  
[http://www.reterurale.it/downloads/atlante/Sicilia/agrigento/Agrigento\\_AG.pdf](http://www.reterurale.it/downloads/atlante/Sicilia/agrigento/Agrigento_AG.pdf) (consultato il 14/09/2017)

83 [http://www.medinbike.eu/mappa\\_sicilia\\_malta.asp#.WgujUriaM8](http://www.medinbike.eu/mappa_sicilia_malta.asp#.WgujUriaM8)  
 84 <http://www.turismo.beniculturali.it/home-cammini-ditalia/>





darie, ma risulta a tratti poco sicuro, soprattutto in presenza di strade particolarmente trafficate. Sono presenti indicazioni e segnaletica lungo il tracciato. Relativamente alle strutture ricettive a servizio dei turisti, secondo dati riguardanti arrivi e presenze risulta un forte sbilanciamento della ricettività alberghiera rispetto a quella extralberghiera, che potrebbe tuttavia avere un buon riscontro, se associato al turismo balneare, rurale e naturalistico.<sup>85</sup>

#### 4.5 Approfondimento della tratta Sciacca Siculiana

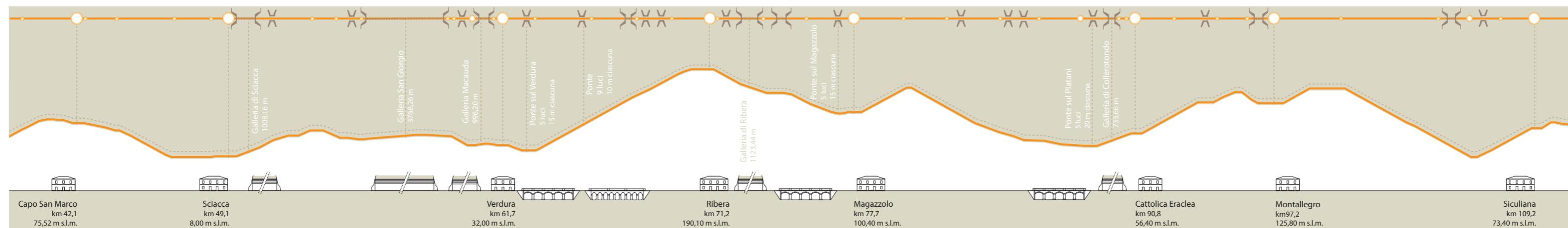
In questo approfondimento viene spostata l'attenzione su un intervallo del tracciato di particolare interesse. Attraverso i relativi elaborati grafici, sono state sintetizzate a partire dalle analisi precedenti, alcune delle peculiarità intrinseche alla tratta. La porzione di tracciato in questione spazia dalla stazione di Capo San Marco, nel territorio di Sciacca, fino alla stazione di Siculiana, posta a poco meno di 35 chilometri in direzione Sud-Est. In base

all'analisi delle risorse, in questa zona si trovano tre delle quattro riserve naturali che la ferrovia lambisce. La tratta in questione attraversa tre fiumi di grande importanza dal punto di vista naturalistico, che sono il Verdura, il Magazzolo e il Platani. La linea ferroviaria percorre un territorio collinare con frequenti dislivelli, che toccano il loro punto più alto a Ribera, al di sopra dell'altipiano su cui si trova la città. Quest'area, come per la Valle dei Templi e Selinunte, presenta importanti tracce del passaggio dei greci, rintracciabili nel teatro greco di Eraclea Minoa, oltre a testimonianze ancora più antiche rintracciabili nelle necropoli, come quella di Anguilla o nei resti di mura di antiche città sicane, che si affacciavano sul Platani, nei dintorni Cattolica Eraclea. Più recenti le torri costiere e i castelli, come quello di Sciacca. Questa città, insieme a Ribera sono i centri più popolosi che la ferrovia attraversa in questo tragitto, inoltre sono presenti nei territori dei due centri le produzioni di numerosi prodotti tipici, e ospitano una buona concentrazione di strutture ricettive. Le attività ricettive, concentrate soprattutto lungo la costa, risultano del tutto assenti lungo le zone più interne. Oltre alle importanti risorse legate a questo territorio, il tracciato in questa zona risulta interessante per la massiccia presenza di opere d'arte ferroviarie. Se nelle porzioni di testa la linea resta in prossimità della costa, in questo caso, il percorso si spinge verso l'interno per un lungo tragitto, dalla stazione di Verdura, fino a tornare in prossimità del mare a Siculiana

#### Approfondimento Tratta Sciacca - Siculiana

Il profilo in basso riporta l'andamento altimetrico della ferrovia in relazione alla presenza di opere d'arte sul tracciato. Sono evidenziate in basso le principali stazioni della tratta, oltre che i più importanti ponti e gallerie. Queste ultime sono nove e si concentrano esclusivamente su questa porzione della ferrovia.

85 Rete Rurale Nazionale, Ministero delle Politiche Agrarie Alimentari e Forestali, *Lo sviluppo rurale nella prospettiva dei Sistemi Locali. Il contributo dell'Atlante Rurale alla stagione di programmazione comunitaria, Dossier del Sistema Locale di Agrigento*.  
[http://www.reterurale.it/downloads/atlane/Sicilia/agrigento/Agrigento\\_AG.pdf](http://www.reterurale.it/downloads/atlane/Sicilia/agrigento/Agrigento_AG.pdf) (consultato il 14/09/2017)



Marina. Data la geomorfologia del territorio, prevalentemente collinare e montuoso, si è reso necessario lo scavo di numerose gallerie, che sono concentrate tutte e nove in questa parte del tracciato. Alcune risultano anche piuttosto lunghe, infatti tre di queste si estendono nel sottosuolo per più di un chilometro. Oltre alle numerose colline, questo territorio è attraversato da numerosi fiumi, superati dalla linea attraverso la costruzione di ponti e viadotti, concentrati principalmente tra Sciacca e Cattolica Eraclea.

#### 4.6 La mappatura delle stazioni

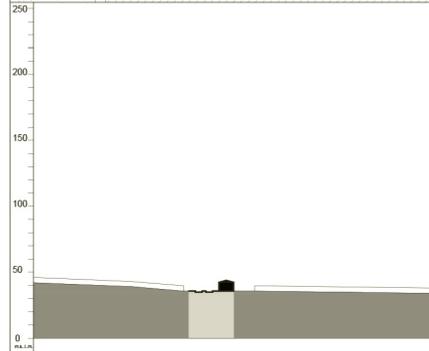
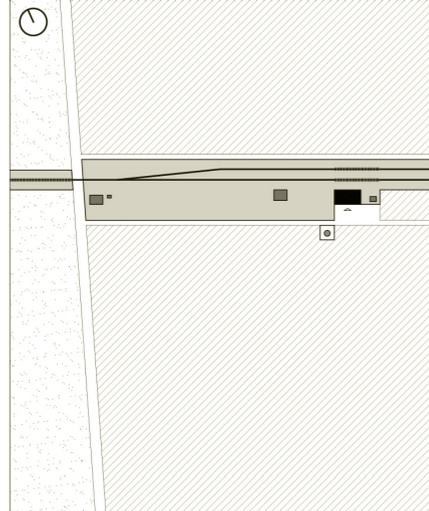
A partire da un territorio esteso, l'analisi si sposta, adesso, sul sistema ferroviario. Per poter eseguire un confronto sono state prodotte e affiancate delle schede di sintesi, relative a ogni singola stazione e fermata, così da condensare e integrare le informazioni dei "profili" riportandole allo stato attuale e ponendo l'accento sugli elementi ritenuti cruciali. Le stazioni, costituiscono le porte della ferrovia, questi luoghi, che siano collocati nel cuore dei centri abitati o in aperta campagna, si ripetono nel tempo e nello spazio del percorso, come se questa infrastruttura fosse una città dilatata, con le sue regole e con i suoi modelli, formata da una via che si estende parallela alla costa su cui si affacciano i vari edifici di servizio. Tra questi, quelli di maggior pregio sono fabbricati viaggiatori delle stazioni, inseriti in scenari e ambientazioni sempre diverse.

Le schede prodotte, distanziate tra loro in maniera proporzionale alle distanze interposte tra le stazioni, presentano una planimetria schematica, che evidenzia l'area di pertinenza della ferrovia e la posizione dei relativi binari. Questi elementi sono importanti perché legati al processo che segna la genesi della ferrovia, cioè la modellazione del suolo, con la creazione della piattaforma su cui si andrà a poggiare la massicciata con i binari, e la determinazione attraverso di un "recinto", dell'area di pertinenza, opportunamente stabilizzata e modellata per accogliere i manufatti ferroviari e delimitarne lo spazio attorno. All'interno di questo perimetro sono collocati vari elementi di supporto alla linea, con, in evidenza, il fabbricato viaggiatori, spesso caratterizzato da un piazzale di accesso sul fronte strada. All'esterno del "recinto" sono indicate le strade e viene delineato il contesto discriminando tra suolo urbanizzato o non. Le schede presentano anche



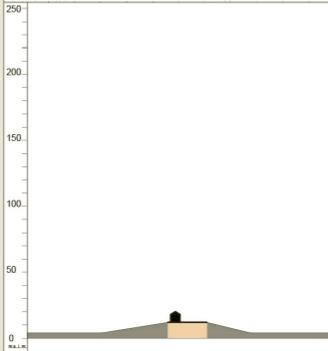
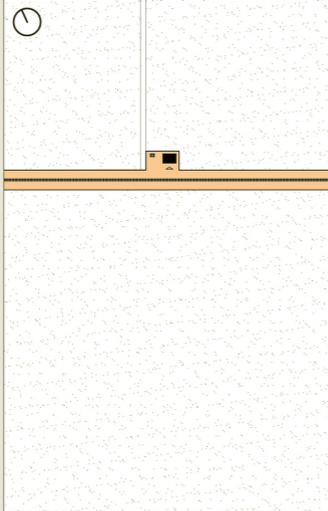
**SELINUNTE** KM 13.1

ATTIVAZIONE: 1910  
 PROPRIETARIO: COMUNE  
 USO ATTUALE: CASERMA  
 VINCOLATO: NO  
 ACCESSORI: 1 🏠 🏠 🏠 1 🏠 🏠 🏠



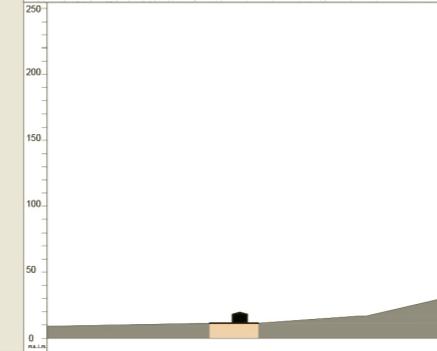
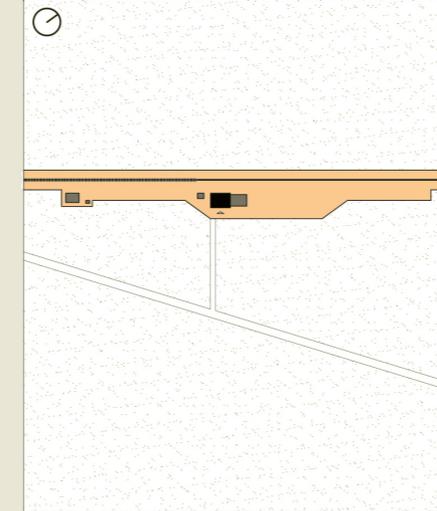
**BELICE MARE** KM 15.4

ATTIVAZIONE: 1914  
 PROPRIETARIO: FS SPA  
 USO ATTUALE: ABBANDONATO  
 VINCOLATO: AREE RISERVE REGIONALI - ART.142, LETT. F, D.LGS.42/04  
 ACCESSORI: 🏠 🏠 🏠 1 🏠 🏠 🏠



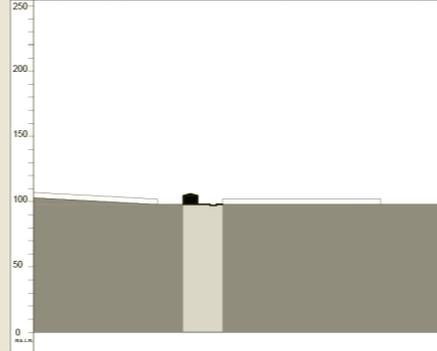
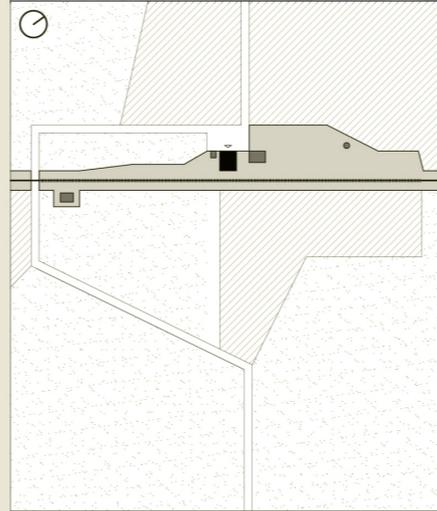
**PORTO PALO** KM 22.1

ATTIVAZIONE: 1914  
 PROPRIETARIO: FS SPA  
 USO ATTUALE: ABBANDONATO  
 VINCOLATO: DDG N.2402 DEL 05/09/14  
 ACCESSORI: 1 🏠 🏠 🏠 1 🏠 🏠 🏠



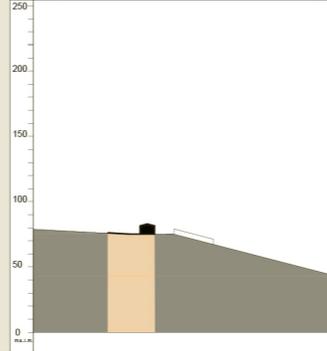
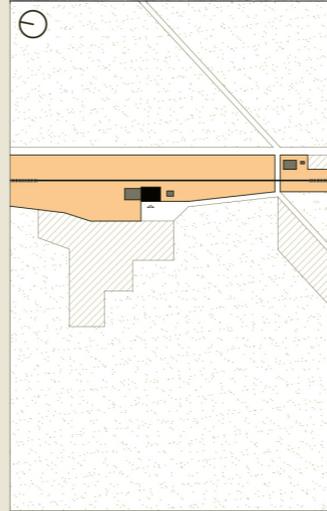
**MENFI** KM 28.1

ATTIVAZIONE: 1914  
 PROPRIETARIO: CANTINE SETTESOLI  
 USO ATTUALE: COMMERCIALE  
 VINCOLATO: NO  
 ACCESSORI: 1 🏠 🏠 🏠 1 🏠 🏠 🏠



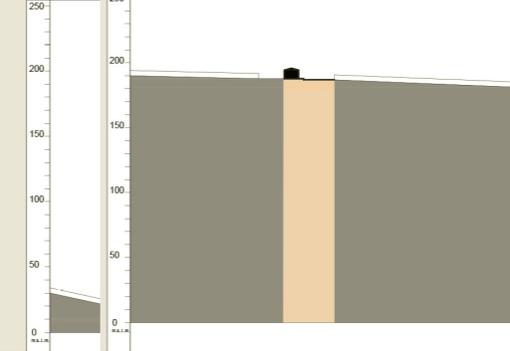
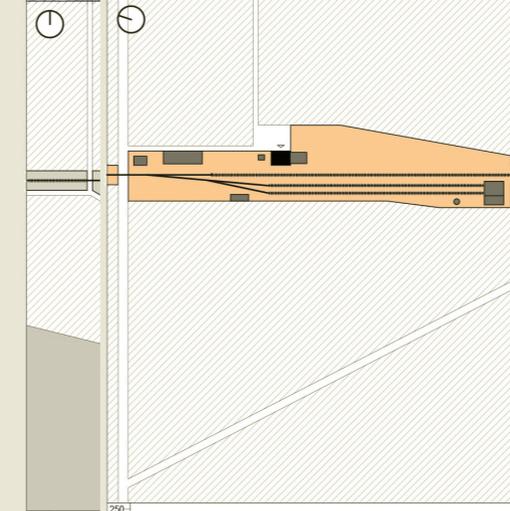
**CAPO SAN MARCO** KM 42.1

ATTIVAZIONE: 1914  
 PROPRIETARIO: FS SPA  
 USO ATTUALE: ABBANDONATO  
 VINCOLATO: AREE TUTELATE - ART.136, D.LGS.42/04  
 ACCESSORI: 1 🏠 🏠 🏠 1 🏠 🏠 🏠



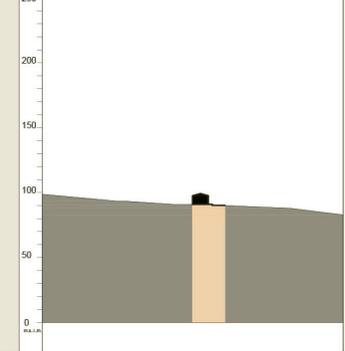
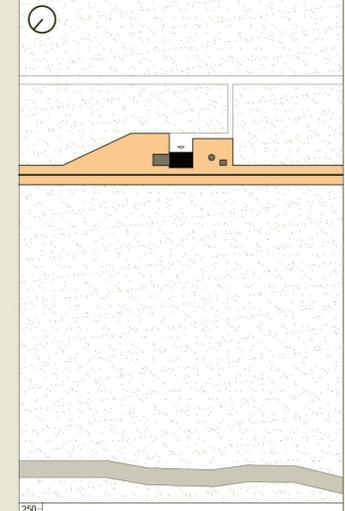
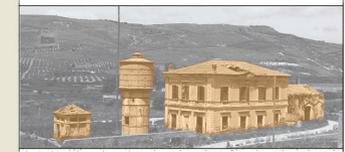
**RIBERA** KM 71.2

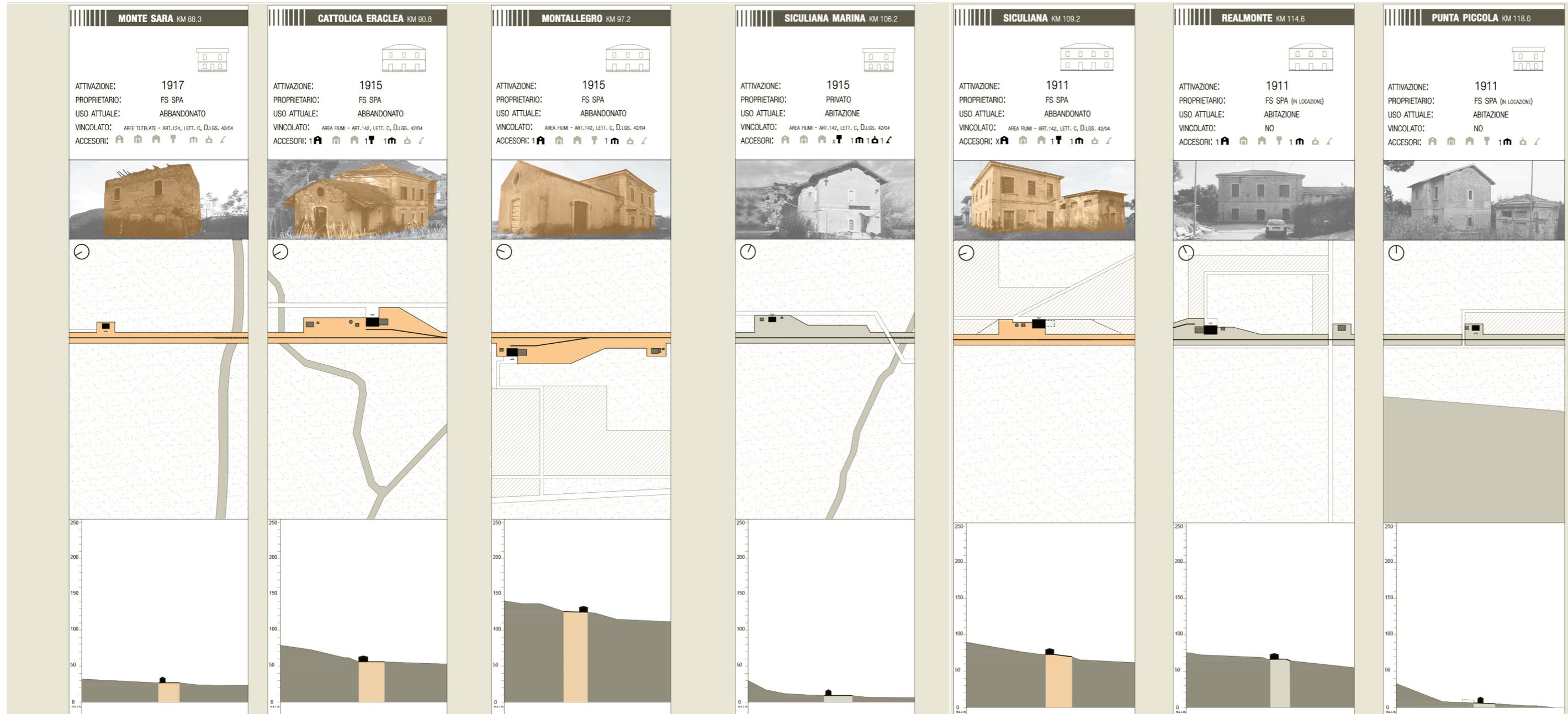
ATTIVAZIONE: 1917  
 PROPRIETARIO: FS SPA  
 USO ATTUALE: ABBANDONATO (2 LOCALI A USO COMMERCIALE)  
 VINCOLATO: DDG N.948 DEL 12/01/16  
 ACCESSORI: 1 🏠 1 🏠 2 🏠 1 🏠 1 🏠 🏠



**MAGAZZOLO** KM 77.7

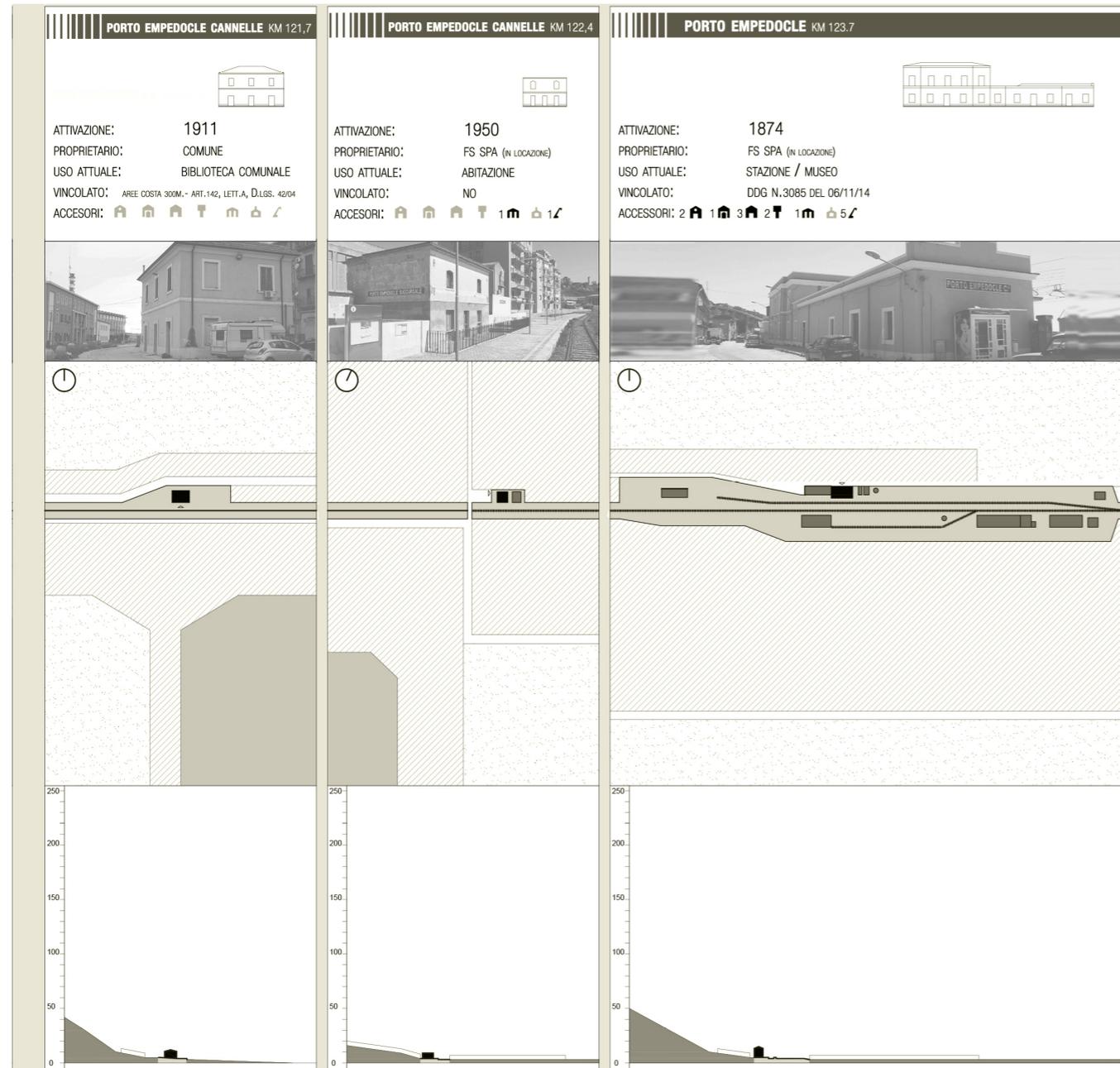
ATTIVAZIONE: 1917  
 PROPRIETARIO: FS SPA  
 USO ATTUALE: ABBANDONATO  
 VINCOLATO: AREE TUTELATE - ART.134, LETT. C, D.LGS. 42/04  
 ACCESSORI: 1 🏠 🏠 🏠 1 🏠 🏠 🏠





**Mappatura delle Stazioni**

Analisi della linea ferroviaria Castelvetro - Porto Empedocle in realazione ai manufatti edilizi della ferrovia, composti da stazioni e fermate.  
 In questa analisi sono riportate le principali caratteristiche di ogni immobile allo stato attuale.



un prospetto semplificato del fabbricato viaggiatori, elemento che manifesta l'importanza della stazione e la categoria a cui appartiene, e una sezione territoriale, trasversale alla linea, che delinea il suolo su cui si innesta la ferrovia, dando anche indicazioni sulla quota rispetto al livello del mare. Ogni scheda oltre a nome e chilometraggio della fermata, riporta la distanza dal centro urbano di riferimento, l'anno di attivazione, il proprietario, l'uso attuale e un eventuale vincolo sul bene<sup>86</sup>, oltre a quantificare e differenziare per tipologia, i manufatti e le attrezzature di supporto alla stazione. Quelli considerati sono: i magazzini merci, le officine e le rimesse dei rotabili, i manufatti edilzi destinati al personale, le torri serbatoio, i bagni esterni, i forni per la panificazione e attrezzature varie quali gru, piattaforme girevoli e colonne rifornitrici. Una volta raccolti i dati, sono state evidenziate nell'analisi quelle stazioni o fermate, ancora non alienate o utilizzate, che possono essere prese in considerazione per una futura riqualificazione. Sono, inoltre, state approfondite due tipologie di fabbricato. La tipologia relativa alla casa cantoniera doppia, analoga alle stazioni di categoria inferiore, che è la più presente sul tracciato, e la tipologia relativa alle stazioni di prima categoria, in numero molto minore, ma considerate le più importanti e strategiche. Gli approfondimenti descrivono le tipologie scelte, con disegni delle piante e alzati tipo e con dettagli sui manufatti accessori ricorrenti. All'interno della serie fotografica gli edifici appaiono così come oggi si presentano. Come in precedenza, sono stati evidenziati, relativamente all'uso attuale, quelli abbandonati, rispetto a quelli che hanno già trovato una nuova funzione. I rilevamenti fotografici mostrano evidente come siano fatiscenti, buona parte gli edifici minori, mentre risultano più integri gli edifici inseriti in un contesto urbano, e quelli vincolati secondo il Codice dei Beni Culturali.<sup>87</sup>

<sup>86</sup> Il vincolo sui beni architettonici è normato dalla Parte II del Codice dei Beni Culturali, D.lgs, 42/2004. Se non sussiste alcun vincolo dei Beni Culturali, il bene può essere tutelato, qualora sia inserito in aree tutelate dal Piano Paesaggistico. Piano Paesaggistico Provincia di Trapani, Beni Paesaggistici, 2016, Piano Paesaggistico Provincia di Agrigento, Beni Paesaggistici, 2016. <http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoviewer/> (consultato 11/06/2017)

<sup>87</sup> In merito allo stato attuale vedi capitolo 1.3 lo stato attuale, gli interventi fatti e quelli previsti.

CASA CANTONIERA DOPPIA C.C.D.

In prossimità del passaggio a livello e a intervalli più o meno regolari di 1,5 km su tutta la linea, sono presenti case cantoniere.

L'edificio a pianta rettangolare, di due piani e tetto a capanna, poteva essere affidato a un cantoniere o a due, si parla di casa cantoniera semplice o doppia. La seconda ha una superficie che va dai 120 ai 150 mq, ed è la tipologia più ricorrente nella Castelvetro - Porto Empedocle.

Prevede un piazzale recintato che separa il casello dalla ferrovia oltre che varie comodità come un pozzo o una cisterna, una latrina esterna, un orto a volte un forno per la panificazione.

foto dei manufatti annessi: il forno (sotto a dx) e il pozzo (sx)

LA SERIE FOTOGRAFICA SCANDISCE LA SUCCESSIONE DELLE CCD DALLA STAZIONE DI RIBERA A QUELLA DI PORTO EMPEDOCLE.

In evidenza i manufatti di proprietà di FS Spa in disuso.

La casa cantoniera doppia è la tipologia di manufatto edilizio più ricorrente sul tracciato. Foto Nocera. disegni tratti da <http://www.siciliaintreno.org/index.php/ferrovia-castelvetro-portopalo-di-menfi/i-fabbricati/226-la-casa-cantoniera-doppia-alla-foce-del-belice>

STAZIONE CATEGORIA UNO

In prossimità del passaggio a livello e a intervalli più o meno regolari di 1,5 km su tutta la linea, sono presenti case cantoniere.

L'edificio a pianta rettangolare, di due piani e tetto a capanna, poteva essere affidato a un cantoniere o a due, si parla di casa cantoniera semplice o doppia. La seconda ha una superficie che va dai 120 ai 150 mq, ed è la tipologia più ricorrente nella Castelvetro - Porto Empedocle.

Prevede un piazzale recintato che separa il casello dalla ferrovia oltre che varie comodità come un pozzo o una cisterna, una latrina esterna, un orto a volte un forno per la panificazione.

foto dei manufatti annessi:

in alto a sx servizi igienici  
in alto a dx rifornimento d'acqua  
a dx deposito merci con piano di carico

In evidenza i manufatti di proprietà di FS Spa in disuso.

Stazione di Siculiana  
Stazione di Ribera  
Stazione di Selinunte  
Stazione di Sciacca

La stazione di prima categoria si differenzia dalle altre per le dimensioni maggiori e per il maggior numero di aperture. Foto Nocera, Foto stazione di Sciacca di Roberto Meli da [http://www.treniecartolinesicilia.it/stazioni\\_dismesse.htm#PORTO\\_EMPEDOCLE\\_-\\_CASTELVETRANO\\_](http://www.treniecartolinesicilia.it/stazioni_dismesse.htm#PORTO_EMPEDOCLE_-_CASTELVETRANO_) disegni tratti da <http://www.siciliaintreno.org/index.php/ferrovia-castelvetro-portopalo-di-menfi/i-fabbricati/227-il-fabbricato-viaggiatori-di-selinunte>



Vista di una casa cantoniera singola presso la fermata di Porto Empedocle Cannelle. Il fabbricato è addossata all'imponente torre costiera di Carlo V. Luglio 2017, Foto Nocera.

## CAPITOLO 5

## UNA INFRASTRUTTURA MUSEALE E RICETTIVA TRA I TEMPLI DI AGRIGENTO E SELINUNTE

«La stratificazione ambientale è un retaggio prezioso, anche, e soprattutto, perché costituisce il patrimonio insostituibile della memoria. [...] L'antico non è soltanto un documento-oggetto da contemplare, ma la testimonianza di una storia di cui noi stessi siamo la viva stratificazione».

(R. Pane, *Il Rinascimento nell'Italia meridionale*, 1977)

## 5.0 Cicloturismo, tra ospitalità diffusa e comunicazione del patrimonio

La linea ferroviaria, benché in disuso, si presenta come un sistema unitario, seppure attualmente non riconoscibile nella sua totalità. Tale sistema possiede una prerogativa essenziale che consiste nel movimento. Procedendo lungo il percorso l'utente può spostarsi liberamente scoprendo nuovi paesaggi e, allo stesso tempo, lo spazio che lo circonda stimola la sua curiosità, spronandolo a procedere alla ricerca del nuovo. Questa circolarità tra uomo e paesaggio, generata dal movimento e in particolare dalla mobilità "dolce" rappresenta la chiave per la riscoperta del territorio e per un turismo sostenibile<sup>88</sup>. La ferrovia, in quest'ottica, anche grazie alla sua natura lineare, si configura come elemento unificante e di valore, che è in grado di fare rete all'interno della complessità del territorio, per favorire l'interazione tra l'archeologia ferroviaria e industriale, il sistema storico-culturale, il sistema naturalistico e paesaggistico, il sistema turistico-ricettivo e le comunità locali, con il fine di coinvolgere queste componenti attraverso un processo di sviluppo unitario. Sviluppo che parte dal particolare per esten-

dersi a una scala maggiore, tale fenomeno viene descritta «nell'interpretazione sistemica della realtà», in cui, «il particolare è a sua volta un sistema che si compone di relazioni che traggono il loro equilibrio da azioni che stabilizzano o trasformano le relazioni di partenza».<sup>89</sup>

Il processo di valorizzazione coinvolgere molteplici aspetti in grado di attivare dinamiche di sviluppo: la valorizzazione culturale è basata sulla comunicazione e la didattica e interessa i punti di contatto della linea con i luoghi del patrimonio diffuso; la valorizzazione funzionale, legata alla mobilità, interessa il sedime e la sua riconversione in percorso ciclopedonale; infine la valorizzazione turistica legata all'ospitalità diffusa, che interessa gli edifici ferroviari e la loro rifunzionalizzazione in chiave ricettiva, ristorativa e ricreativa.

Alla base del piano di valorizzazione territoriale, bisogna tenere conto di un elemento fondamentale dato dalla compatibilità, infatti, l'intervento deve sempre calarsi nella specificità dei luoghi, confrontandosi con le identità locali e con la capacità di carico dell'ambiente, naturale o antropico con cui si interfaccia.

<sup>89</sup> Cfr. Maurizio Imperio, Manlio Vendittelli, *Complessità del territorio e progetti ambientali*, Milano, Francoangeli, 2006, p.18.

A tal proposito è diventata celebre nel dibattito sulla complessità la teoria secondo cui il battito di ali di una farfalla si in grado di provocare un uragano dall'altra parte del mondo, per spiegare come piccole trasformazioni al sistema iniziale possano generare effetti a scala maggiore.

### 5.1 Un “museo lineare” per la valorizzazione e la riscoperta del territorio

Mettere in connessione le risorse di un territorio significa non solo congiungerle fisicamente, ma soprattutto integrarle all'interno di un sistema che ne renda accessibili i contenuti e le relazioni tra loro. Per questo una parte integrante del progetto ruota attorno alla creazione di un “museo lineare” che possa dar voce al territorio e ai suoi abitanti. Questa tipologia museale si rifà al concetto di ecomuseo elaborato nella metà degli anni settanta da George Henry Riviére e Hugues de Varine. Quest'ultimo afferma: «L'ecomuseo è un qualcosa che rappresenta ciò che un territorio è, e ciò che sono i suoi abitanti, a partire dalla cultura viva delle persone, dal loro ambiente, da ciò che hanno ereditato dal passato, da quello che amano e che desiderano mostrare ai loro ospiti e trasmettere ai loro figli»<sup>90</sup>. Secondo Hugues de Varine la differenza tra museo ed ecomuseo consiste nel fatto che il primo espone una collezione, il secondo un patrimonio (materiale e immateriale), mentre il primo ha luogo in un immobile e vede come protagonista il pubblico, il secondo si svolge nel territorio e coinvolge la comunità. Una delle caratteristiche di un ecomuseo, oltre alla territorialità, è l'interdisciplinarietà della comunicazione, infatti non è specifico e settoriale come un museo tradizionale, ma nel suo manifestarsi comprende campi differenti all'interno di un sistema generale.

Al suo interno la comunità svolge un ruolo fondamentale non solo perché si prende cura con varie iniziative dell'ecomuseo, ma perché essa stessa rappresenta l'ecomuseo<sup>91</sup>, essendo in grado di diffondere e tramandare saperi

<sup>90</sup> Nel 1971 Hugues de Varine fornisce la definizione di ecomuseo.

<sup>91</sup> In merito al concetto «Un ecomuseo, non è... un museo. [...] Non ha muri ma è all'aria aperte. Non sottrae beni culturali ai luoghi dove sono stati creati, ma si pone come strumento di riappropriazione del proprio patrimonio culturale da parte della comunità locale; non è soltanto un luogo di tutela e di protezione, ma uno spazio dove la collettività prende coscienza del proprio passato; non coincide con un'area particolare [...], ma è un territorio dai confini incerti, che è della comunità che ci vive, [...] trascende il concetto di bene univoco [...] e lo amplia alla cultura locale; la comunità stessa “è” l'ecomuseo, per questo quasi sempre ne assume il ruolo di gestore.» Cfr. Mika M. Gozzer, Rita Brugnara (a cura di), *Voci del territorio, guida agli Ecomusei del Trentino*, Milano, Giunti Editore, 2004, p. 6.

antichi e tradizioni locali.

Da questo punto di vista la Regione Siciliana con il D.D.G. n°241 del 02 febbraio 2017 ha approvato le “Linee Guida per l’individuazione dei criteri e dei requisiti minimi per il riconoscimento della qualifica di Ecomuseo”<sup>92</sup>, favorendo questo genere di iniziative anche grazie all’assegnazione di contributi economici. In tal senso anche in Sicilia sono stati fatti dei passi avanti verso l’affermazione di questo tipo di museologia emozionale, tra gli ecomusei di recente formazione ricordiamo l’Ecomuseo di Troina, l’Ecomuseo dello Jato, l’Ecomuseo Valle dell’Anapo. Inoltre, sono presenti dei musei “En Plein Air”, a Gibellina e nel messinese con la Fiumara d’Arte.

L’affermazione graduale degli ecomusei pone le basi affinché le risorse oggetto di interesse sul territorio non siano più soltanto le eccellenze turistiche, ma anche tutta una serie di beni più umili, che singolarmente non possiedono un pregio particolare, ma che nel loro collettivo assumono un valore importante come testimonianza storica. A tal proposito Pasolini circa quaranta anni fa camminando su una stradina sconnessa, affermava: «è un’umile cosa, non si può nemmeno confrontare con certe opere d’arte, d’autore, stupende, della tradizione italiana. Eppure io penso che questa stradina da niente, così umile, sia da difendere con lo stesso accanimento, con la stessa buona volontà, con lo stesso rigore, con cui si difende l’opera d’arte di un grande autore. [...] Nessuno si batterebbe con rigore, con rabbia, per difendere questa cosa e io ho scelto invece proprio di difendere questo. [...] Voglio difendere qualcosa che non è sanzionato, che non è codificato, che nessuno difende, che è opera, diciamo così, del popolo, di un’intera storia, dell’intera storia del popolo di una città, di un’infinità di uomini senza nome che però hanno lavorato all’interno di un’epoca che poi ha prodotto i frutti più estremi e più assoluti nelle opere d’arte e d’autore. [...] Con chiunque tu parli, è immediatamente d’accordo con te nel

92

In merito si consulti il sito: [http://pti.regione.sicilia.it/portal/page/portal/PIR\\_PORTALE/PIR\\_LaStrutturaRegionale/PIR\\_AssBeniCulturali/PIR\\_BeniCulturaliAmbientali/PIR\\_Avvisipubblici/PIR\\_Avvisipubblici2017/DD%20241\\_del%2002.02.2017\\_Approvazione%20Linee%20guida%20ecomusei1.pdf](http://pti.regione.sicilia.it/portal/page/portal/PIR_PORTALE/PIR_LaStrutturaRegionale/PIR_AssBeniCulturali/PIR_BeniCulturaliAmbientali/PIR_Avvisipubblici/PIR_Avvisipubblici2017/DD%20241_del%2002.02.2017_Approvazione%20Linee%20guida%20ecomusei1.pdf)



A lato, una delle architetture della civiltà contadina, il “cupulo” di derivazione araba era usato come rifugio, e si trova a lato del sedine abbandonato tra Siciliana e Realmonte. Sullo sfondo un vecchio casolare domina la valle. Foto Nocera.

dover difendere [...] un monumento, una chiesa, la facciata della chiesa, un campanile, un ponte, un rudere il cui valore storico è ormai assodato ma nessuno si rende conto che quello che va difeso è proprio [...] questo passato anonimo, questo passato senza nome, questo passato popolare»<sup>93</sup>. Allo stesso modo la ferrovia è un bene umile, poco appariscente rispetto ad altri, ma che va difeso, proprio perché ha influenzato le vite di centinaia di persone che l’hanno costruita, che vi hanno lavorato e viaggiato, segnando uno spaccato della nostra storia. Ma oltre al suo valore intrinseco, questa infrastruttura è legata ad altri beni, spesso strettamente legati al suo percorso. A seguito di un’analisi critica sulle risorse del patrimonio locale, emerge come il tracciato sia inserito in una posizione strategica rispetto a importanti punti di interesse, infatti, lambisce risorse di valore e risulta capillarmente connesso a una più ampia rete di elementi attrattivi.

La proposta portata avanti prefigura la creazione di un ecomuseo, il cui fulcro sarà il tracciato della ferrovia dismessa, che diventerà l’infrastruttura di riferimento per visitare il territorio. Questo “museo lineare” si articola

93

Il testo è tratto dal parlato del film *Pasolini e la forma della città*, 1973.

secondo differenti interventi, finalizzati alla comunicazione e alla conoscenza di una rete di elementi appartenenti al sistema ferroviario e di una rete di elementi “esterni”, ma comunque relazionati o relazionabili alla strada ferrata.

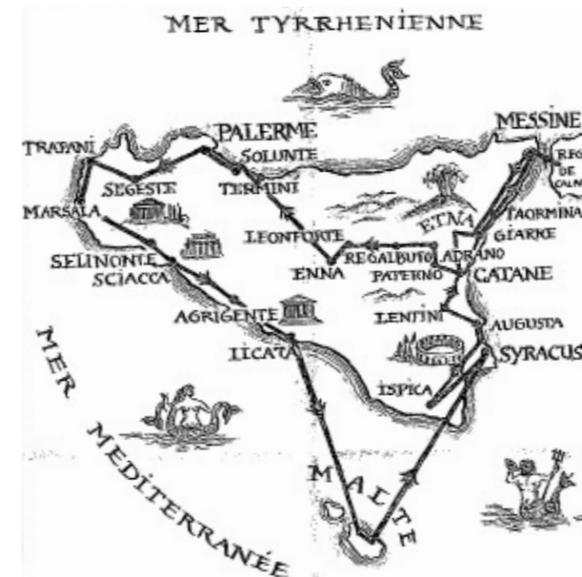
La proposta contempla l’inserimento di un sistema informativo lungo il percorso, costituito da ausili e strumenti, sia fisici che digitali, che facciano riferimento a particolari beni puntuali, relativi in primis all’archeologia ferroviaria, con la descrizione dei manufatti più importanti, il loro utilizzo e la storia della linea, ma che interessino tutte quelle evidenze architettoniche, archeologiche e paesaggistiche che compongono la stratigrafia storica del territorio.

Il patrimonio storico-culturale affonda in profondità le sue radici nella storia, a partire dalle necropoli pre-elleniche, fino ai celebri monumenti della cultura greca e romana, oggetto di studio da parte numerosi intellettuali e viaggiatori di tutta Europa, che giungevano in questa terra attirati dalle bellezze del “Grand Tour”<sup>94</sup>, arrivando alle sovrapposizioni di epoca più recente, come il sistema difensivo di torri costiere e i castelli e palazzi del periodo feudale. A questa rete di beni storici, si affianca la diffusa presenza di architetture spontanee dell’ormai scomparsa civiltà contadina, costituite da abitazioni estremamente rudimentali. Si tratta prevalentemente di costruzioni in pietra e gesso, che costituivano sia aggregati rurali detti *massarie*, sia piccoli manufatti che ospitavano in un unico ambiente «l’abitazione, il ricovero degli animali, il deposito della paglia e di attrezzi agricoli»<sup>95</sup>. Oltre a queste, lungo il percorso, presenti ripari rurali detti *cupoli*, di dimensioni minori e dalla forma ogivale che richiama all’architettura araba<sup>96</sup>. Questa

94 Tra i numerosissimi intellettuali e studiosi che, soprattutto nel corso del Settecento e dell’Ottocento, intrapresero questo viaggio alla scoperta dell’Italia e poi della Sicilia, facendo tappa ad Agrigento, Sciacca e Selinunte, vanno ricordati: V. Denon, J. W. Goethe, K.F. Schinkel, E. Viollet-le-Duc.. Si veda: [https://it.wikipedia.org/wiki/Grand\\_Tour\\_in\\_Sicilia](https://it.wikipedia.org/wiki/Grand_Tour_in_Sicilia)

95 Salvatore Di Benedetto, *Architettura spontanea della civiltà contadina*, Palermo e São Paulo, Italo-Latino-Americana Palma, 1992, p.55.

96 In merito alle architetture vernacolari si veda [https://www.pierreseche.com/le\\_ca-](https://www.pierreseche.com/le_ca-)



A lato, l’itinerario di Domique-Vivant Denon, che visitò la Sicilia nel 1778, ripercorrendo le tappe principali del “Grand Tour”, tra le Quali Agrigento, Sciacca e Selinunte.  
Da <http://www.museoviaggiatori.it/denon.html>

forma era utilizzata nelle *carcare*, fornaci per la cottura delle pietre utili alla produzione del gesso e anche come copertura per i pozzi. Riguardo all’approvvigionamento idrico non sono da dimenticare le *brivature*, abbeveratoi di forma circolare o rettangola usati come fonte d’acqua per gli animali. Un esempio è presente a pochi metri dalla stazione di Cattolica Eracle.

Rilevanti sono le risorse naturalistiche che possono essere inglobate nella rete ecomuseale, infatti, sono presenti numerosi habitat e siti dal grande valore geologico.

Il tema dell’ecologia risulta estremamente attuale e per questo è necessario accrescere la consapevolezza riguardo la conservazione e la tutela ambientale. Inoltre risulta importante sul piano didattico non solo insegnare il rispetto per l’ambiente, ma anche dare diffondere quei saperi contadini legati al valore delle piante impiegate nell’artigianato, e per usi officinali e medici.

Nell'ambito del «museo del verde»<sup>97</sup> verranno segnalati accessi al mare e percorsi naturalistici sugli argini dei fiumi o in aree palustri per le attività di birdwatching.

Queste risorse possono essere organizzate grazie a una guida digitale che permetta la visualizzazioni dei contenuti e le relazioni di un bene con altri simili nei dintorni, definendo itinerari di varia natura, in modo da consentire una visione che non concentra l'attenzione solo sul singolo sito, ma che pone al centro il territorio nel suo complesso sistemico. Questo sistema museale a cielo aperto si compone anche di spazi dedicati ad attività museali e didattiche collocabili all'interno dei manufatti edilizi della ferrovia o nelle gallerie, con la possibilità di sfruttarle attraverso l'utilizzo di proiezioni e suoni che possano trasmettere suggestioni sulla storia e sull'ambiente. Oltre alla matrice storico-culturale e ambientale, per completare il quadro complesso di questo territorio, vanno inserite le risorse enogastronomiche, che potranno essere conosciute e acquistate lungo il percorso, nelle stazioni e nei punti di sosta a beneficio dei contadini.

## 5.2 Il piano generale di riqualificazione

La riqualificazione della Castelvetro-Porto Empedocle passa principalmente per la riconversione a uso ciclopedonale della linea. La bicicletta, a differenza del treno, è un mezzo che permette di fruire del territorio nella sua completezza, per questo la pista ciclabile può costituire l'ossatura dell'ecomuseo. L'idea di combinare le attività culturali e didattiche, la mobilità ciclopedonale e la bellezza paesaggistica, non è nuova. Esistono diversi casi in Europa oltre che in Italia. In particolare, nel nostro paese, possiamo citare ad esempio il caso dell'Ecomuseo Adda di Leonardo da Vinci<sup>98</sup> fruibile

<sup>97</sup> Il termine è tratto da Valeria Minucciani, *Il museo fuori dal museo, il territorio e la comunicazione museale*, Milano, Lybra immagine, 2005.

<sup>98</sup> In merito all'Ecomuseo Adda di Leonardo da Vinci si veda: <http://www.comune.vapriodadda.mi.it/index.php/storia/311-ecomuseo-adda-di-leonardo>

a piedi o in bicicletta, grazie alla ciclovia che segue il corso del fiume, o la Ciclabile del Canale Cavour, in corso di realizzazione all'interno dell'Ecomuseo Canale Cavour<sup>99</sup>. Oltre ai fini culturali, la scelta di una mobilità sostenibile, in un contesto dove i mezzi pubblici risultano poco efficienti e l'automobile rimane il principale mezzo di trasporto, trasformerebbe il percorso abbandonato in una "metropolitana verde" non solo per i quartieri popolatissimi che attraversa, ma soprattutto per i forti addensamenti turistici e ricettivi a poca distanza dal tracciato in prossimità di Selinunte, Sciacca e Porto Empedocle. L'itinerario ciclabile favorirebbe, oltre alla mobilità comunale, anche quella in ambito extraurbano, tra i comuni limitrofi, e quella a scala maggiore allacciandosi alle reti ciclabili nazionali ed europee. I differenti ambiti che coinvolge, comportano un altrettanto varia tipologia di utenza, si va da coloro che la linea usano in ambito cittadino per gli spostamenti casa-lavoro-scuola-tempo libero, fino alla mobilità ciclabile sportiva o ricreativa extraurbana, le escursioni in mountain bike o le vacanze in bicicletta.<sup>100</sup>

In particolare nell'ambito del cicloturismo è possibile ampliare l'offerta turistica e ricettiva attraverso la creazione di locali adibiti a bike hotel e bicigrill. Tale sistema di ospitalità diffusa e di servizi volti ai cicloamatori avrebbe luogo nei fabbricati delle stazioni, in modo da valorizzare nella sua interezza il sistema ferroviario dismesso.

Il piano generale di riqualificazione prevede la creazione del museo lineare, il recupero del sedime e l'adeguamento a pista ciclabile, il restauro e la rifunzionalizzazione dei fabbricati. Proponendo un modello di sviluppo turistico sostenibile, che mantenga il più possibile inalterato l'ecosistema,

<sup>99</sup> In merito all'Ecomuseo Canale Cavour si veda: [http://www.beniculturali.it/mibac/opencms/MiBAC/sito-MiBAC/Luogo/MibacUnif/Luoghi-della-Cultura/visualizza\\_asset.html?id=151046&pagename=57](http://www.beniculturali.it/mibac/opencms/MiBAC/sito-MiBAC/Luogo/MibacUnif/Luoghi-della-Cultura/visualizza_asset.html?id=151046&pagename=57)

<sup>100</sup> Mauro Cozzi, Silvia Ghiacci, Marco Passigato, *Piste ciclabili: manuale di progettazione e guida*

*alla moderazione del traffico*, Milano, Il Sole 24 ore libri, 1999.

La Ciclovia "Sui Binari del Mito", è collegata all'itinerario ciclabile "Sibit" e a scala più ampia alla Eurovelo 7, che percorre 7.400 Km attraverso nove paesi.





limitando il consumo smodato di suolo e di risorse naturali e garantendo alle future generazioni l'usufrutto del ricco e inestimabile territorio che abbiamo ereditato.

Agli estremi del tracciato della Ciclovía "Sui Binari del Mito" sono collocate le stazioni di testa punto di partenza dell'itinerario. Queste sono la stazione di Selinunte e quella Porto Empedocle, connesse ai centri urbani di riferimento, rispettivamente Castelvetro e Agrigento, attraverso collegamenti ferroviari turistici, che passano per i rispettivi parchi archeologici. L'obiettivo è quello di poter raggiungere la greenway attraverso stazioni intermodali raggiungibili con il trasporto pubblico. Da Porto Empedocle ad Agrigento è già attivo il treno turistico che su automotrici d'epoca si ferma presso il Tempio di Vulcano, questo collegamento alla Valle dei Templi è funzionale sia alle navi da crociera che sbarcano a Porto Empedocle, sia a coloro che partono da Agrigento. Il collegamento da Marinella di Selinunte a Castelvetro, invece, non è attivo, ma nel progetto è previsto il ripristino della ferrovia, per agevolare l'afflusso al Parco Archeologico di Selinunte analogamente a quanto succede sul versante opposto del tracciato. Il percorso della ciclovía si interseca più volte con l'itinerario turistico ciclabile Sibit collegato a sua volta con il Percorso del Sole, la Eurovelo 7.

L'itinerario Sibit, che si sviluppa principalmente su strade secondarie, si relaziona al tracciato da riconvertire, garantendo percorsi integrativi, per esplorare il territorio, o complementari, per bypassare tratti della ferrovia non utilizzabili per la presenza di lunghe gallerie o perché alienati.

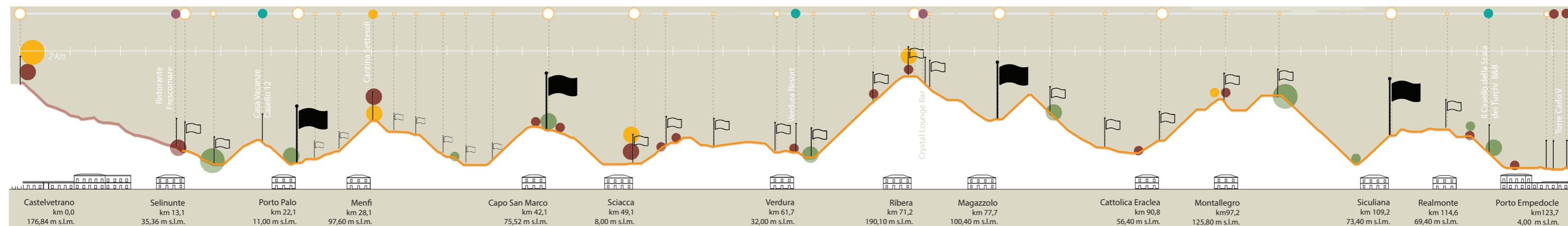
La restante parte di sedime funzionale al progetto verrà riconvertito in percorso ciclopedonale, sovrapponendo la piattaforma stradale alla massicciata ferroviaria.

In conformità al Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili<sup>101</sup>, il piano prevede la realizzazione di aree di sosta, mediamente ogni cinque chilometri, in corrispondenza dei caselli ferroviari, delle stazioni e fermate che potranno essere riutilizzate. La presenza costante delle case cantoniere e degli altri edifici ferroviari, mediamente ogni chilometro e mezzo, permette di rispondere all'esigenza di inserire punti di sosta, non richiedendo la costruzione di nuovi edifici a tutto vantaggio della sostenibilità. Le aree di sosta sono at-

#### Piano di riqualificazione

Il profilo in basso riporta l'andamento altimetrico della ferrovia con inseriti i punti di sosta, le risorse che ricadono nelle immediate vicinanze del tracciato o all'interno delle stazioni. Il riferimento metrico aiuta a valutare la distanza tra le varie aree di sosta. Sono evidenziate in basso le principali stazioni della tratta.

<sup>101</sup> Riguardo le attrezzature il regolamento prevede "le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini, ecc." Art.4, Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 (pubblicato nella G.U. solo il 26.09.2000).



trezzate con panchine ed elementi informativi, ed equipaggiabili con fontanelle e kit di attrezzi per la riparazione delle bici. Sono previsti centri di noleggio bici in corrispondenza delle stazioni ferroviarie maggiormente accessibili ai turisti e alla popolazione. Il noleggio potrebbe includere anche alcuni mezzi a pedalata assistita, ricaricabili nelle stazioni, in modo da estendere a una fascia di utenza maggiore la piena fruizione del percorso. Il complemento più importante dell'infrastruttura è costituito dai fabbricati delle stazioni e delle case cantoniere. Per questi manufatti il progetto prevede oltre all'utilizzo come aree di sosta, anche la riqualificazione dei fabbricati ritenuti più strategici per il conseguimento del piano di ospitalità diffusa. Grazie all'inserimento di servizi di supporto ai cicloturisti, le stazioni potranno «tornare a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segare una pausa durante il viaggio»<sup>102</sup>. Gli stabili individuati per assolvere a questa esigenza sono la stazione di Porto Palo, la Stazione di Capo San Marco, la stazione di Magazzolo e quella di Siculiana, che risultano distribuite sul percorso a distanze appropriate in rapporto alla percorrenza ciclistica giornaliera. Gli altri edifici ferroviari potranno essere integrati e contribuire al sistema di ospitalità diffusa, a seguito di acquisizioni o ceduti in comodato d'uso gratuito a favore di associazioni, cooperative, enti o soggetti privati. Alcuni edifici sono attualmente in trasformazione per ospitare funzioni recettive come la Stazione di Punta Piccola, mentre altri sono già stati convertiti, come il B&B “Casello della Scala dei Turchi”, o il “Resort Verdura”, che ingloba la stazione di Verdura e la casa cantoniera doppia annessa.<sup>103</sup>

102 Perrin G., *Chemins the traverses*, Bietlot, Bruxelles, 1993.

103 Per altre informazioni sulle trasformazioni avvenute sul tracciato a seguito della dismissione si veda il capitolo 1.3 Lo stato attuale, gli interventi fatti e quelli previsti.

### 5.3 Il recupero del sedime e l'adeguamento a pista ciclabile

Le ferrovie dismesse offrono condizioni particolarmente vantaggiose che rendono questi tracciati ideali per la realizzazione di piste ciclabili. Sono caratterizzati da pendenze regolari e contenute (nel nostro caso le pendenze non superano il 2,5%), presentano ampi raggi di curvatura e lunghi rettilinei in modo da offrire una buona visibilità, e soprattutto, sviluppandosi quasi esclusivamente in sede propria, garantiscono un elevato livello di sicurezza agli utenti. Sono inoltre forniti di opere di raccolta delle acque meteoriche, di ponti, gallerie e dello stesso sottofondo, costituito dalla massicciata. Inoltre la presenza di cavalcavia e sottovia riduce al minimo le intersezioni con la rete stradale. Sono tuttavia presenti anche degli svantaggi riconducibili principalmente nella necessità di effettuare bonifiche, infatti le ferrovie dismesse, specialmente le meno recenti, vanno trattate con la stessa attenzione con cui ci si appropria a una bonifica presso un'area industriale dismessa, perché possono essere presenti materiali e strutture che possono costituire rifiuti più o meno pericolosi. Le principali opere di smaltimento e bonifica riguardano i materiali ferrosi, in prevalenza costituiti dai binari, l'amianto, ampiamente usato nei freni e nei convogli, e le traversine, impregnate con olio di creosoto, una sostanza potenzialmente cancerogena. Successivamente alla bonifica si procede livellando e compattando il sottofondo. La soluzione ideale sarebbe, qualora non si riscontrino una contaminazione critica di inquinanti come l'amianto dei freni, riutilizzare il ballast ferroviario come base drenante e in grado di ritardare la crescita di piante infestanti<sup>104</sup>. Al di sopra di questo strato di pietrisco è possibile utilizzare uno strato di tessuto geotessile, per evitare avvallamenti, duran-

104 Sulle modalità di intervento si veda: Nota Marco, *La ferrovia dismessa Bra-Ceva: riqualificazione in pista ciclabile*, relatori Mario Grosso, Marco Devecchi. Politecnico di Torino, Corso di laurea specialistica in Progettazione di giardini, parchi e paesaggio, 2011. pp.50-51.

te la posa dello strato superiore, costituito della pavimentazione. La sede ferroviaria, data la larghezza di 5,5 metri della piattaforma, offre agevolmente la possibilità di ospitare una superficie stradale larga 2,5 metri. Relativamente al tema del manto stradale è stata individuata, come alternativa più sostenibile e compatibile con il paesaggio, la pavimentazione in terra stabilizzata. Questa soluzione prevede la reazione della piattaforma stradale dello spessore di 10 centimetri attraverso un composto di acqua, terra presente in situ o di cava, e leganti ecocompatibili. Il composto è riciclabile al 100%, appare come una strada sterrata, assumendo la colorazione dell'inerte utilizzato, ma presenta più alti requisiti tecnico-prestazionali e di durata nel tempo. Infine, indispensabile è il ripristino e la pulizia delle cunette e dei fossi di guardia. Vanno inoltre coinvolte, nei processi di bonifica, pulizia e riqualificazione, le aree residuali poste ai margini della banchina, rappresentate dalle scarpate nei tratti in trincea o in rilevato, o in generale dello spazio di rispetto di pertinenza della ferrovia. In tal senso, per migliorare la qualità di queste aree è opportuna la piantagione di arbusti ed essenze autoctone, tenendo conto delle specie vegetali spontanee che sono cresciute ai margini del tracciato. Questa flora ferroviaria oltre a rappresentare una ricchezza naturalistica, può anche garantire zone ombreggiate ai passanti.

Con molta attenzione vanno considerate le opere difensive, i ponti e le gallerie, che rappresentano gli elementi più suggestivi ed emozionali del paesaggio ferroviario. Risulta essenziale in tal senso garantire la sicurezza agli utenti, tenendo conto della condizione delle strutture, dei carichi e dei parapetti per quanto riguarda i ponti. Le gallerie invece dovranno essere segnalate anticipatamente, per consentire eventualmente la scelta di percorsi alternativi, dovranno essere sottoposte come per le altre opere, a verifiche strutturali e dovranno essere illuminate, possibilmente attraverso sistemi a fotocellula che si attivino al passaggio, nei casi in cui superino i cinquanta metri, o presentino tratti in curva. Il riuso delle gallerie all'interno del percorso ciclabile risulta importante perché garantisce la continuità del percorso, è pertanto necessario dotarle delle adeguate attrezzature e curarne la manutenzione. In queste condizioni è possibile riutilizzare



A lato, un percorso naturalistico in terra stabilizzata presso il Golden Gate National Recreation Area, San Francisco, CA, Usa. Da [terrastabilizzata.it](http://terrastabilizzata.it)

tutti i tunnel presenti sul tracciato, compresa la lunga Galleria San Giorgio di 3768 metri, infatti, uno studio del “*Rails-to-Trails Conservancy*”<sup>105</sup> ha messo in evidenza come sulla rete ciclabile data dalla riconversione delle ferrovie dismesse statunitensi, siano presenti numerose gallerie lunghe anche più di mille metri, come lo “Snoqualmie Tunnel”, con uno scavo che misura 2670 metri di lunghezza.

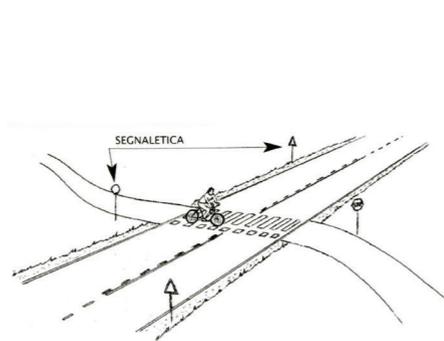
Indispensabile, sull'intero percorso della ciclovia, risulta la segnaletica, che deve comunicare, oltre le risorse del patrimonio, anche la direzione di marcia e le relative distanze interposte tra i punti di interesse, di servizio e ristoro, oltre a riportare i numeri utili in caso di emergenza.

In conclusione, vanno trattati con particolare scrupolo gli attraversamenti e i punti di contatto con la viabilità ordinaria. Tenendo conto della pericolosità e del flusso di traffico, l'incrocio o il percorso lungo una carreggiata stradale, deve essere adeguatamente segnalato attraverso una segnaletica orizzontale e verticale. Nei casi di attraversamenti su strade poco trafficate, sarà sufficiente l'uso di tale segnaletica, mentre per gli attraversamenti

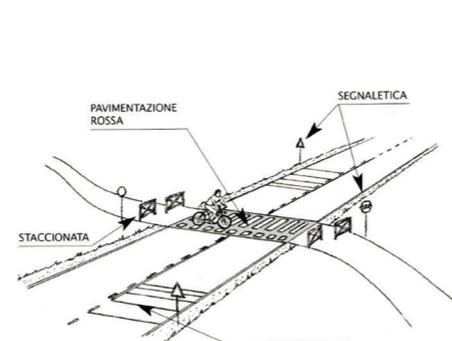
105 *Rails-to-Trails Conservancy, Tunnels on Trails, San Francisco CA (USA), 2001.*

I disegni raffigura due differenti tipologie di interventi per gli attraversamenti stradali. Nel primo caso la ciclovia interseca una strada a basso livello di traffico automobilistico, nel successivo, l'attraversamento risulta invece maggiormente attrezzato e reso più visibile, perché attraversa una strada più trafficata. Disegni di R. Rovelli. Da Roberto Rovelli, Giulio Senes, Alessandro Toccolini, *Greenways di Sicilia: il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2006.

ATTRAVERSAMENTO DI STRADA A BASSO LIVELLO DI TRAFFICO



ATTRAVERSAMENTO DI STRADA A ELEVATO LIVELLO DI TRAFFICO



su strade particolarmente trafficate, saranno presenti, oltre alla segnaletica verticale ed orizzontale, anche bande sonore e una colorazione rossa della pavimentazione e, se possibile, un rialzamento rispetto al livello del piano stradale. L'attraversamento si compone in ultimo di dissuasori mobili che impediscono l'accesso al tracciato ai mezzi motorizzati, ma che in caso di necessità possano essere aperti per consentire il transito di mezzi di soccorso o mezzi atti alla manutenzione della linea.<sup>106</sup>

#### 5.4 Il restauro e la rifunzionalizzazione dei fabbricati

Gli immobili ricorrenti in ogni stazione sono i fabbricati viaggiatori, che possono essere accompagnati dalle torri serbatoio, dai magazzini merci e da caselli di servizio. La loro presenza compone un omogeneo paesaggio ferroviario che si ripete periodicamente in una sequenza di immagini uguali, ma dallo sfondo sempre diverso. Tali edifici rappresentano un'importan-

<sup>106</sup> Il costo medio totale per la realizzazione degli attraversamenti di strade con elevato volume di traffico si attesta intorno ai 3.500 euro a intervento. Alessandro Toccolini, Giulio Senes, Natalia Fumagalli, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2004.

te risorsa riqualificabile mediante una conversione funzionale degli spazi. Questi ospiteranno la funzione prevalente di albergo diffuso e offriranno vari servizi ai viaggiatori. In tal senso significative risultano le esperienze costituite dal "Nebrodi Albergo Diffuso"<sup>107</sup> e dai "Bicigrill" in Trentino. Il primo rappresenta un sistema di accoglienza turistica diffusa che unisce dieci comuni siciliani sul territorio dei Nebrodi. La struttura utilizza case esistenti distribuite sul territorio, in modo da evidenziare l'identità del luogo e mettendo in atto pratiche sostenibili in un sistema ricettivo a impatto zero. I "Bicigrill", invece, sono strutture nate in punti strategici della rete ciclabile, atte a offrire servizi di ristorazione e distribuzione di bevande e alimenti legati alle attività sportive, garantire assistenza nella manutenzione e riparazione delle biciclette e promuovere il territorio e l'utilizzo della mobilità dolce.<sup>108</sup> A partire da questi modelli il sistema di ospitalità diffusa in esame avrà luogo in quattro differenti stazioni, con differenti caratteristiche tipologiche e di contesto. Pertanto, ogni stazione sarà caratterizzata da un'identità e da funzioni diverse. Si è preferito optare per stazioni più periferiche rispetto ai centri urbani, puntando alla valenza paesaggistica e rurale del contesto, anche per sfruttare il sistema recettivo già presente nelle città, garantendo, così, una più omogenea distribuzione dei servizi sul tracciato. La Stazione di Porto Palo è stata selezionata non soltanto per la vicinanza a importanti risorse del patrimonio, ma anche per lo stato di conservazione. Questa struttura, in concomitanza con i piani del comune, sarà destinata ad accogliere funzioni recettive all'interno del fabbricato viaggiatori e potrà prevedere l'utilizzo degli spazi esterni per la sosta dei camper e aree campeggio. Venti chilometri dopo si incontra la Stazione di Capo San Marco collocata, a breve distanza dalla spiaggia e dagli splendidi fondali e a pochi chilometri dal centro di Sciacca. Questa potrebbe ospita-

<sup>107</sup> Questo progetto, co-finanziato dal P.O. F.E.S.R. 2007-13 l.i. 3.1.3.4. Dipartimento dei Beni Culturali e dell'Identità Siciliana e che ha vinto la ventesima edizione del Concorso "Turismo Activo" della Fitur di Madrid, rappresenta una strategia unitaria condivisa da più comuni di un modello di recettività che utilizza case esistenti all'interno di una struttura organizzativa generale. <http://www.nebrodialbergodiffuso.it/>

<sup>108</sup> <http://www.ciclabili.provincia.tn.it/bicigrill/>

re, oltre all'attività ricettiva, anche spazi esterni, e fornire servizi legati all'escursionismo, e alle immersioni. A distanza di trentasei chilometri in un contesto prevalentemente rurale sorge la Stazione di Magazzolo. Posta in una posizione nodale rispetto a Ribera e ai comuni dell'entroterra, risulta funzionale al sistema in quanto garantisce la continuità dell'albergo diffuso su una porzione del tracciato disabitata. L'edificio principale è di dimensioni e categoria maggiore rispetto ai primi due e oltre alla funzione ricettiva-offrirà servizi di ristorazione e legati al benessere. Infine, presso Siculiana, è collocata l'ultima tappa dell'albergo diffuso. Questa struttura, come quella di Porto Palo, si trova ai margini dell'abitato, in posizione strategica rispetto a importanti risorse naturalistiche. In questo caso la rifunzionalizzazione verterà sul riutilizzo degli spazi interni, che ospiteranno attività culturali e un ostello. A monte della rifunzionalizzazione deve essere portato avanti un attento monitoraggio delle condizioni di conservazione dei fabbricati e una mappatura dei materiali prevalenti, col fine di effettuare una coerente opera di restauro. Relativamente ai materiali da costruzione i fabbricati delle ferrovie sono stati realizzati utilizzando sia materiali locali e tecniche tradizionali, sia attraverso materiali e tecniche costruttive considerate innovative per l'epoca di costruzione, come l'impiego del cemento armato. Generalmente le murature sono realizzate con un impiego misto di materiali lapidei locali come i blocchi di tufo insieme a laterizio, calce, sabbia, e cordoli perimetrali a livello dei piani in calcestruzzo armato. L'utilizzo di questo materiale è impiegato anche nelle costruzioni delle torri per il rifornimento d'acqua. I solai sono sostenuti dai profili metallici a doppia T, mentre le coperture degli edifici realizzate in tegole marsigliesi e sono sostenute da strutture lignee. Lo stato di conservazione, a parte pochi edifici, vede in molti casi un esteso degrado superficiale, e per alcuni anche un lieve degrado strutturale. Nei manufatti ferroviari il degrado è dovuto principalmente alla mancanza di manutenzione e al precario stato delle coperture e dei tetti. Inoltre, è preferibile che, l'intervento di riconversione deve mantenere i materiali originali e gli aspetti architettonici di valore, come gli stucchi, le colorazioni degli intonaci, la segnaletica e le scritte originarie. Tra gli interventi necessari è previsto per motivi di sicurezza

un miglioramento sismico<sup>109</sup>, che accresca le prestazioni della struttura in risposta al sisma.

109 Come prevede la legge del 2 febbraio 1974 n. 64 e il D.M.16.01.1996 per le costruzioni esistenti.



La stazione dismessa di Magazzolo, in primo piano il fabbricato viaggiatori, la torre serbatoio e i bagni esterni. La stazione sorge fuori dal centro abitato di Ribera. Luglio 2017. Foto Nocera.



Vista della Valle del Magazzolo da una finestra dell'omonima stazione. Luglio 2017, Foto Nocera.

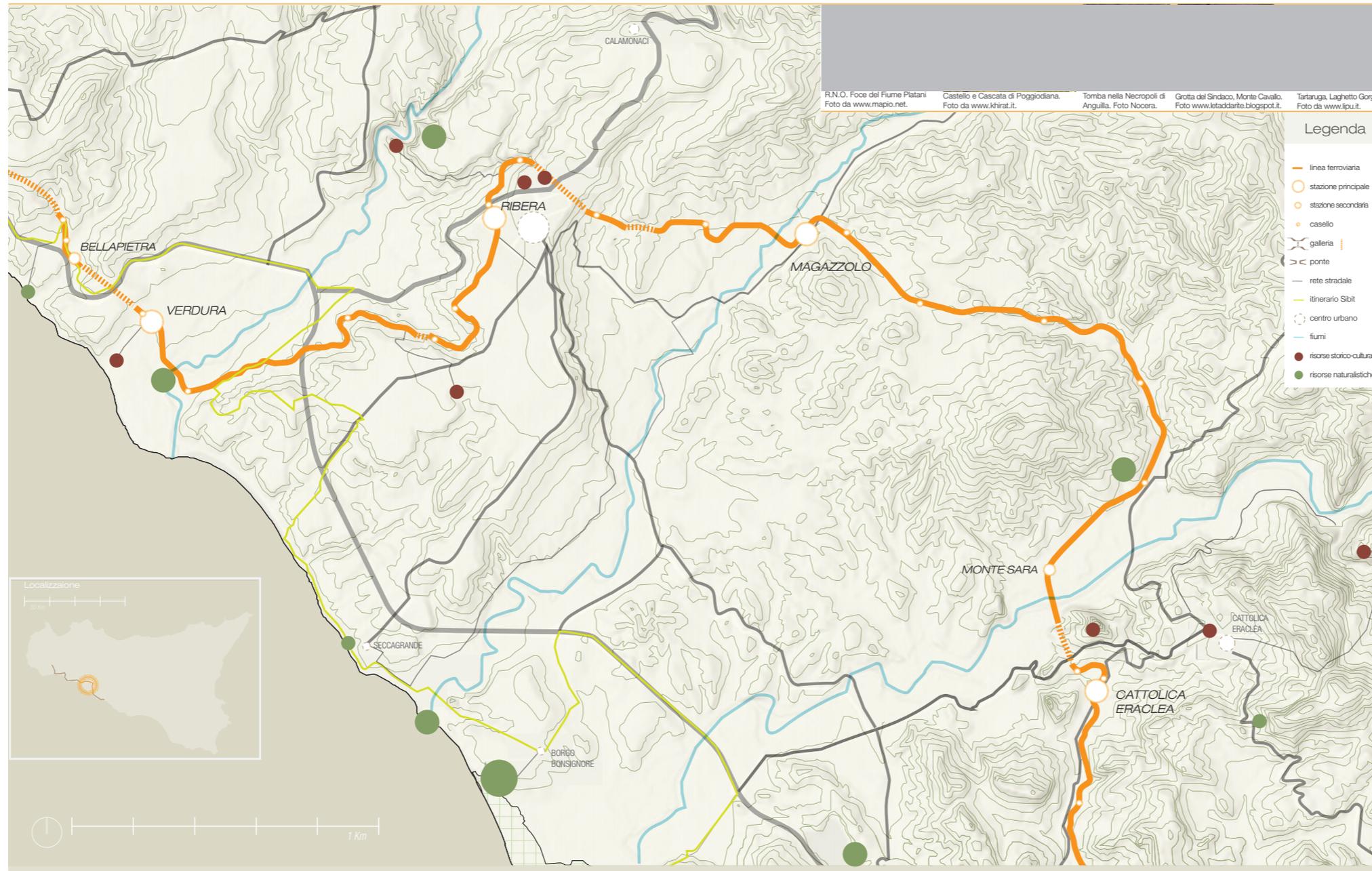
## CAPITOLO 6 L'ACCOGLIENZA TURISTICA DIFFUSA NELLA VALORIZZAZIONE DELL'ESISTENTE

«A un uomo in vacanza non serve molto più di un letto, servizi, un tetto e la vista del sole che splende sul mare».

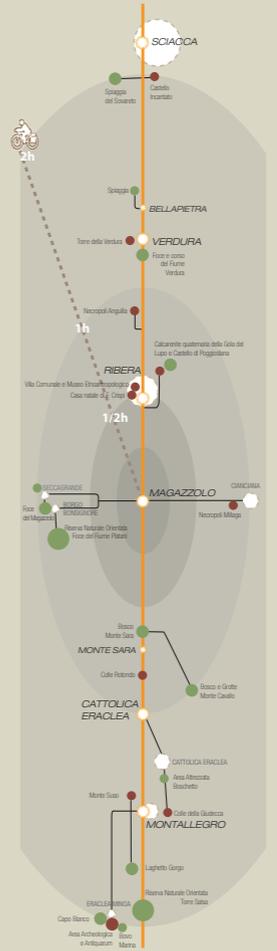
(Le Corbusier)

### 6.0 Il caso della Stazione di Magazzolo

All'interno dell'itinerario cicloturistico studiato, lo scalo di Magazzolo si trova in una posizione strategica per l'economia dell'intero percorso. Infatti, rappresenta un punto di ristoro e pernottamento in una zona disabitata. Oltre a questo fattore, la localizzazione favorevole, offre differenti alternative al visitatore che intende visitare i dintorni e le numerose risorse del patrimonio territoriale. Considerando una velocità media di 13 chilometri orari, il cicloturista, da questo punto può raggiungere, in massimo due ore, importanti risorse naturalistiche, come le riserve di "Torre Salsa" e quella della "Foce del fiume Platani", oltre alle vicine aree del Demanio Forstale di Monte Sara e del Monte Cavallo. Il visitatore può visitare le città di Ribera, di Sciacca e i piccoli borghi di Calamonaci, Seccagrande e Borgo Bonsignore. Di grande interesse sotto il profilo enogastronomico sono i prodotti tipici originari dell'area di Ribera e Sciacca e Cattolica Eralea. Diversi percorsi, si diramano dal tracciato dell'ex-ferrovia, per raggiungere le diverse attrattiva nei dintorni. questi percorsi si sviluppano generalmente su sentieri e strade secondarie, ma possono presentare dislivelli maggiori rispetto a quelli che prevede un tracciato ferroviario. Sono stati elaborate delle tavole di approfondimento e analisi mirata al territorio in questione, che ha come fulcro centrale la stazione di magazzolo.

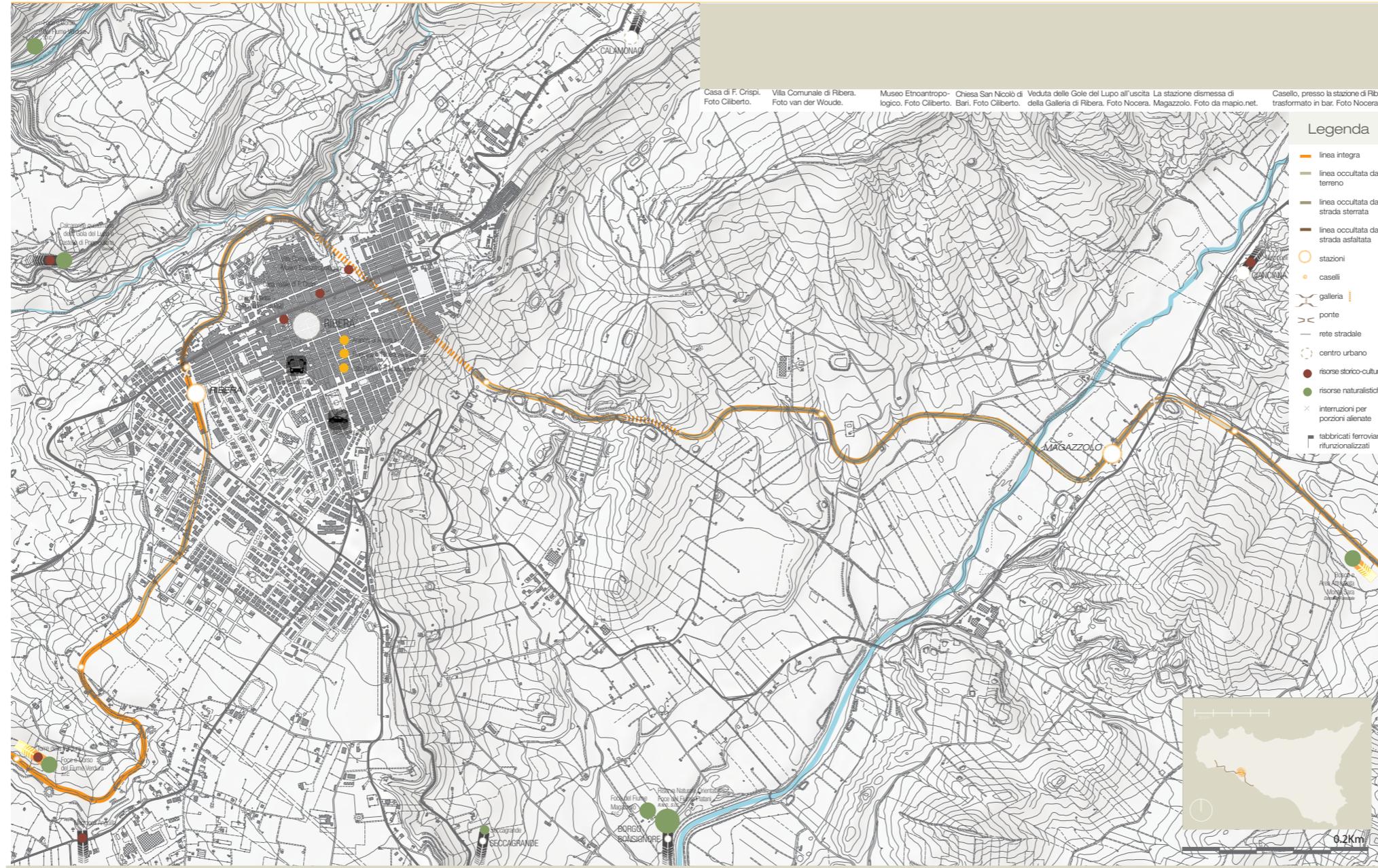


Linea ferroviaria in relazione a centri urbani, collegamenti stradali, risorse del territorio.  
 Le curve concentriche rappresentano i tempi di percorrenza a 13 Km/h.

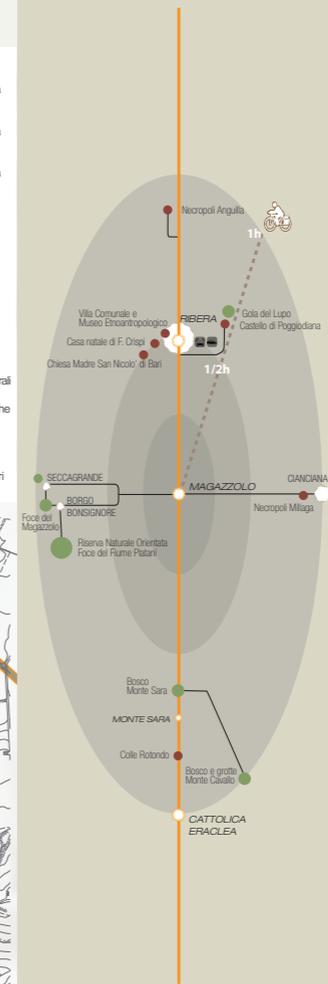


**Tratta Verdura-Cattolica Eraclea**

Analisi della tratta Verdura-Cattolica Eraclea in relazione con il contesto, la rete stradale, le risorse del territorio e i tempi di percorrenza. In questa analisi sono riportati in maniera schematica le distanze interposte tra la stazione di Magazolo e i vari punti di interesse nel raggio di 26 chilometri.



Linea ferroviaria in relazione a centri urbani, collegamenti stradali, risorse del territorio. Le curve concentriche rappresentano i tempi di percorrenza a 13 Km/h.



La stazione dismessa di Magazzolo, originariamente denominata Bivio Greci, venne attivata nel 1917. Rispetto ad altre stazioni della linea, presenta alcune peculiarità, che la rendono particolarmente interessante in un'ottica di valorizzazione e rifunzionalizzazione. Tra queste, va sicuramente evidenziata l'importanza dello scalo, espressa non solo dalle caratteristiche dimensionali e formali del fabbricato viaggiatori, che presenta quattro allineamenti di aperture sui prospetti principali, ovvero quello che si affaccia sulla linea e quello che dà sulla strada, e tre su quelli laterali, ma anche dal numero di binari, e manufatti. Tuttavia a differenza di altre stazioni di prima categoria presenti sul tracciato, questa è l'unica a sorgere, ancora oggi, in un territorio disabitato, dalla spiccata vocazione agricola. Il motivo dell'insolita collocazione per una stazione così importante, deriva dal fatto che questo scalo rappresentava un importante nodo ferroviario. Magazzolo, infatti, era la stazione comune a due ferrovie della rete a scartamento ridotto della Sicilia, la Castelvetro – Porto Empedocle e la linea Magazzolo – Filaga – Lercara Bassa. Quest'ultima passava per diversi centri abitati dell'entroterra montuoso e raggiungeva il bacino minerario di Lercara, il più settentrionale dell'Isola, con un'estensione stimata di cinque chilometri quadrati. La stazione fu testimone di un intenso traffico di pendolari e merci legate alle estrazioni minerarie, che durante i primi decenni del XX secolo fecero della Sicilia il secondo produttore mondiale di zolfo, preceduto soltanto dal Texas.<sup>110</sup> Lo studioso delle ferrovie siciliane, Nico Molino, parlando della stazione, la descrive in questi termini: «L'impianto, per l'assenza pressoché assoluta di abitazioni nei dintorni, doveva costituire una specie di punizione per il personale assegnatovi: dotato di 6 binari, piattaforma girevole, piano caricatore e magazzino merci, vantava un ampio fabbricato viaggiatori e, nell'insieme, appariva una vera e propria cattedrale nel deserto, ancora in anni recenti».<sup>111</sup> La stazione è inserita in un contesto paesaggistico rilevante, oltre ad avere una posizione strategica funzionale

110 In merito si veda: Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985, p. 21.

111 In merito si veda: Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, cit., p. 21.

sia rispetto alla rete stradale e i centri abitati, sia rispetto al sistema della ciclovia e dell'accoglienza turistica.

Sorge all'interno di un'area paesaggisticamente tutelata<sup>112</sup> che confina con l'area fluviale del Magazzolo. Poco più a monte sul corso del fiume è presente una traversa di sbarramento, che crea un modesto bacino artificiale per l'approvvigionamento idrico. Lo scalo, posto ai piedi del Monte del Ferrio (265 metri), si affaccia su ampie distese di agrumeti per la produzione delle rinomate Arance di Ribera e nel periodo della fioritura il profumo della zagara riempie l'aria.

Posta al margine del fertile territorio fra il corso del Magazzolo e quello del Platani, la stazione si prefigura come punto di sosta per gli utenti che intendono visitare l'area boschiva di Mone Sara (434 metri) e il bucolico paesaggio circostante, tra i più incontaminati e meno urbanizzati del percorso.

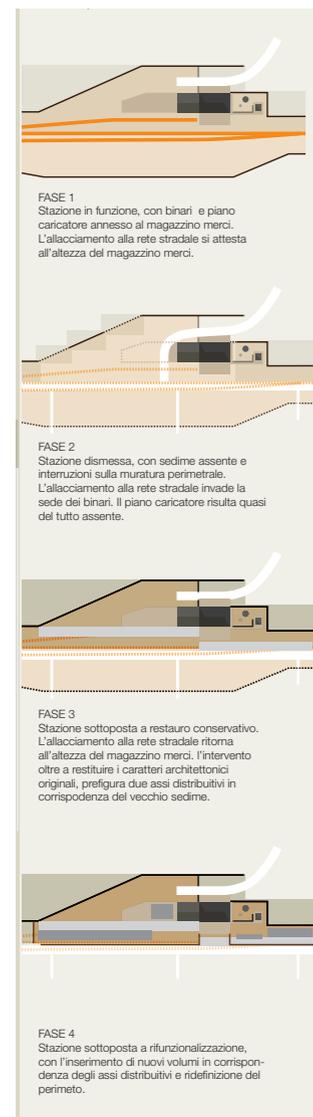
La SP 32 rappresenta il prioritario collegamento stradale per raggiungere il sito in esame. La stazione, in rapporto alla rete stradale, dista sei chilometri da Ribera. Nel senso opposto è collegata alla cittadina di Cianciana a 13,7 chilometri, e da qui ad altri centri urbani della zona, come Raffadali, Alessandria della Rocca, Bivona e Santo Stefano di Quisquina. In generale l'area si trova in una zona con una buona accessibilità turistica<sup>113</sup>, essendo poco distante dalla SS 115.

Per quanto riguarda l'itinerario ciclabile, lo scalo è posto a 6,5 chilometri dalla stazione di Ribera e a 13,1 da quella di Cattolica Eraclea, distante a sua volta, a pochi chilometri dall'omonima cittadina. Date le distanze interposte dalle zone urbanizzate, la riqualificazione di questo sito rappresente-

112 Area tutelata - art.136 dlgs.42/04, da Regione Siciliana, Piano Paesaggistico di Agrigento – Beni Paesaggistici, <http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer#>

113 L'accessibilità della popolazione sul territorio relativo alla stazione di Magazzolo va da 20.000 a 30.000, al tempo 30', dati tratti da Rete Rurale Nazionale, Ministero delle Politiche Agrarie Alimentari e Forestali, *Lo sviluppo rurale nella prospettiva dei Sistemi Locali. Il contributo dell'Atlante Rurale alla stagione di programmazione comunitaria, Dossier del Sistema Locale di Agrigento*, 2010, p. 16.

Stazione di Magazzolo in relazione alle stratificazioni avvenute e ai nuovi inserimenti nell'ambito del progetto di recupero e riqualificazione.



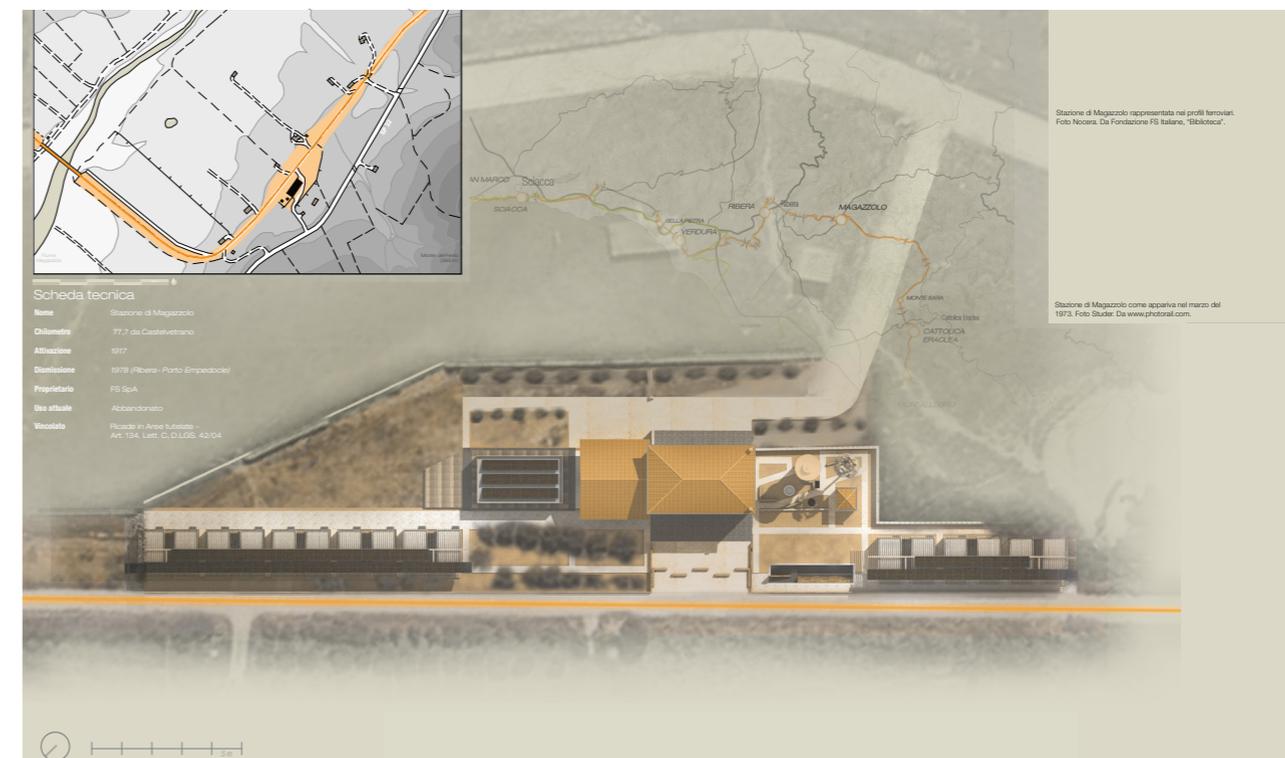
rebbe una importante tappa di sosta nell'economia generale del tracciato.

Una ulteriore caratteristica dell'impianto è la vicinanza con il monumentale ponte in pietra a cinque luci sul fiume che scorre a circa 150 metri dalla stazione.

Ad oggi la stazione, dotata di latrina esterna e di una torre serbatoio in cemento armato, appare fatiscente. Purtroppo non è più chiaramente rintracciabile la collocazione di tutti i binari e risultano assenti la piattaforma girevole, il cancello in ferro e la fontanella a colonna. Buona parte del piano caricatore, è stata demolita per far posto a una strada rurale. L'area esterna presenta, inoltre, alcuni tratti delle mura di confine demoliti. Risultano poco distinguibili il piazzale esterno sul lato della strada e la banchina d'accesso ai binari Il fabbricato viaggiatori, nonostante segni di degrado superficiale, mostra ancora caratteri di pregio. L'attacco a terra è costituito da uno zoccolo in tufo sul quale poggiano le finestre del pianterreno, allo stesso modo, sul piano superiore la cornice marcapiano si amplia fino a formare il parapetto delle finestre. Gli angoli sono caratterizzati da un bugnato, mentre un ampio cornicione, nasconde un tetto a quattro falde. Annesso a questa struttura si trova il magazzino merci, che, come per il fabbricato viaggiatori, presenta danni e discontinuità nella copertura. In stato di totale abbandono si presenta il giardinetto laterale, in cui figura, la tipica fontana circolare accanto al fusto della meravigliosa palma secolare, morta, purtroppo, pochi anni fa. Sia il magazzino merci, che il piano terra del fabbricato viaggiatori, sono stati utilizzati per anni come rimessa di bestiame, ma conservano ancora dettagli originali come le scritte sulle porte relative ai locali della biglietteria, degli alloggi, della sala di I classe e di quella di II classe. Il piano superiore, destinato agli alloggi, è dotato di vari ambienti destinati al personale e alle proprie famiglie, compresi due bagni e due forni in muratura. Anche qui sono presenti marcati fenomeni di degrado superficiale. La struttura necessita, pertanto, di adeguati interventi di restauro e risanamento conservativo volti al cambio di destinazione d'uso, compatibilmente con l'esistente, oltre che al recupero della qualità architettonica originaria.

### 6.1 Il restauro dell'esistente, le nuove funzioni e gli ampliamenti

Il progetto di restauro e rifunzionalizzazione della stazione di Magazzolo si articola secondo diversi interventi, caratterizzati dalla riconoscibilità rispetto alla preesistenza, in modo da non confondere l'esistente con il nuovo, creando un'errata lettura dell'architettura. per rendere riconoscibile l'intervento saranno usati materiali differenti, ma comunque compatibili, e forme più semplificate nella ricostruzione delle parti mancanti. Un altro punto chiave è la reversibilità, in modo da consentire che ogni elemento

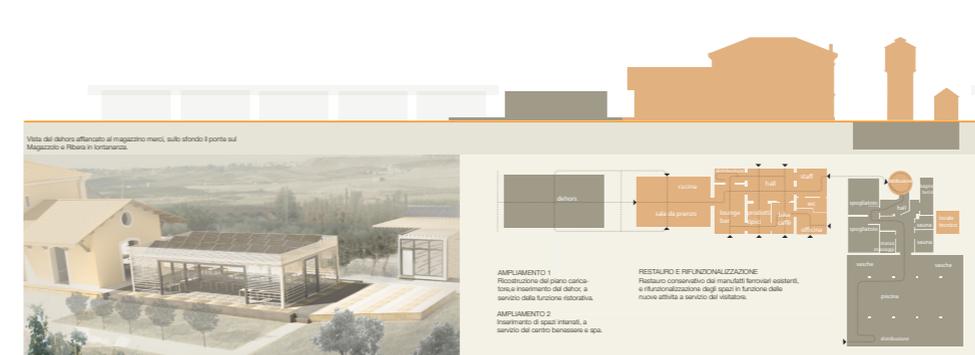


Planimetria della Stazione di Magazzolo riqualificata, in alto a sinistra la localizzazione del sito, in alto a destra fotografie storiche della stazione.

applicato, possa essere rimosso, senza recare danno all'originale. Poste queste premesse, sarà possibile procedere con la definizione delle nuove funzioni e degli ampliamenti. Dal punto di vista funzionale, l'impianto dovrà le soddisfare le necessità dei ciclamatori, e allo stesso tempo offrire servizi destinati anche ad un'utenza esterna alla ciclovía. Le funzioni individuate per ampliare la categoria di utenza e destagionalizzare l'afflusso di visitatori, sono riconducibili al servizio di assistenza e noleggio di biciclette, al servizio di ospitalità all'interno dell'attività ricettiva, al servizio di ristorazione e vendita di prodotti tipici, al servizio di informazione e promozione del territorio, al servizio di terme e centro benessere. Per quanto riguarda gli ampliamenti, la distribuzione dei nuovi corpi di fabbrica rievoca caratteri



Planimetria del piano terra della stazione riqualificata attraverso l'inserimento di nuovi volumi.



originari dello scalo, ormai scomparsi, come la piattaforma su cui correvano i binari, o il profilo del piano caricatore, la struttura delle terme, è invece interrata, in modo da non impattare sul sito della stazione, e in modo da restare più isolata termicamente. La funzione ristorativa è esercitata nei locali dell'ex-magazzino merci e all'interno di un ampio dehors richiudibile posta sulla parte di piano caricatore ricostruito. La reception è collocata all'interno del fabbricato viaggiatori in corrispondenza dell'accesso sulla strada. Questo stabile ospita al piano terra anche un bar, un'officina per la riparazione, il noleggio e la ricarica delle biciclette, oltre che espositori con prodotti tipici, i servizi igienici e lo spogliatoio per il personale. Al piano superiore troviamo una suite, cinque stanze con bagno in camera, e una lavanderia. La struttura ricettiva è completata da altre sedici camere con vista sulla vallata e bagno annesso, racchiuse dentro moduli abitativi a destinazione alberghiera, distribuiti esternamente secondo la collocazione dei vecchi binari. Il percorso dei binari è marcato attraverso due camminamenti in ghiaia, che alludono alla massicciata ferroviaria e che rappresentano i nuovi assi distributivi della struttura. Nell'inserimento del nuovo, l'utilizzo congiunto di materiali contrastanti con l'esistente, come il legno, il vetro e la pietra lavica, unitamente a materiali riconducibili all'originale, come il tufo o il cemento, crea un effetto di contrasto tra vecchio e nuovo, mantenendo comunque un quadro di omogeneità generale. La struttura delle terme si trova al di sotto del piano di calpestio, collocate a fianco del fabbricato viaggiatori, al di sotto del giardinetto. Sarà quindi necessario effettuare uno scavo disponendo dei muri contro terra. A questo ambiente si accede da due ingressi, uno collocato all'interno della torre serbatoio,



In alto a sinistra schema distributivo del piano terra e del piano interrato della stazione.

In alto a destra, planimetria prospettica delle terme, collocate al di sotto del giardino della stazione.

in cui è stata sfruttata l'altezza del pozzo sottostante per inserire una scala a chiocciola con al centro un ascensore dalle dimensioni contenute, e un altro posto sul fronte opposto a breve distanza dalla pista ciclabile. L'ampliamento in questione è dotato di reception, spogliatoi e bagni, saune, bagno turco, sala massaggi, una piscina interna e altre vasche più piccole per l'idromassaggio. Inoltre saranno presenti diversi lucernai e un'ampia apertura adiacente alla piscina. L'impianto è completato da estese superfici fotovoltaiche per il risparmio energetico e di un ampio parcheggio alberato sul fronte stradale.



Planimetria del piano nobile del fabbricato viaggiatori, riconvertito in albergo. Ospita sei stanze, di cui una suite.

## 6.2 Il modulo di supporto all'attività ricettiva

La ferrovia è un'opera che deve essere duratura e resistente, per questo è concepita con strutture massicce, come ponti, gallerie e muri di sostegno, che modellano la natura, valicando fiumi e oltrepassando montagne. Queste caratteristiche fanno della ferrovia un'infrastruttura robusta, che marca irreversibilmente il territorio, e che, per questo motivo, è giunta in buone condizioni fino ai giorni nostri. A differenza della ferrovia le archi-



I moduli abitativi per l'attività ricettiva riprendono in prospetto la suddivisione modulare dei vecchi carri merci che circolavano sull'linea ferroviaria.

### moduli abitativi



A lato, planimetria dei moduli abitativi a funzione alberghiera. In alto, il riferimento formale dei nuovi moduli, ispirati, in prospetto, ai carri merci che un tempo percorrevano la Castelvetro - Porto Empedocle.

tetture nuove affiancate alla preesistenza, devono essere leggere, reversibili, e smontabili, inserite nel paesaggio e progettate per produrre il minore impatto possibile sull'ambiente e sul costruito. In un'ottica di sostenibilità economica, l'ampliamento della funzione ricettiva, risulta fondamentale perchè consente di avere un numero maggiore di camere, adeguato a una struttura alberghiera. Per questo motivo sono stati inseriti una serie di moduli abitativi alberghieri, al fine di offrire più posti letto possibile. Dal punto di vista compositivo, i moduli sono stati accoppiati a due a due, per formare un unico volume, che in prospetto richiama le forme, le proporzioni e i materiali dei vecchi vagoni merci, elementi dal forte richiamo storico, legato alle attività minerarie. Tra un blocco e il successivo, intercorre un vuoto atto al passaggio, che scandisce la serie lineare, rievocando il profilo di un convoglio ferroviario. I moduli hanno un'area utile di 15 metri quadrati, dedicata alla camera da letto, oltre che un bagno di 4 metri quadrati e una veranda esterna di 8 metri quadrati, sovrastata da una lunga pensilina lignea. Questa è sorretta da una struttura in legno lamellare, utile sia per schermare dal sole i volumi sottostanti, sia come appoggio per i pannelli fotovoltaici. Questo tipo di alloggi è rivolto a un target di utenza particolarmente attento alle problematiche ambientali, che ama il contatto con la natura e lo sport. I moduli devono essere essenziali e compatti, di piccole dimensioni, per meglio integrarsi col contesto. L'idea di vivere in uno spazio minimo è stata portata avanti da numerose correnti architettoniche come l'existenzminimum, il metabolismo giapponese e altri gruppi d'avanguardia degli anni '70, con Archigram.

Gli alloggi oltre alle dimensioni contenute, e alla modularità presentano l'uso di tecnologie costruttive dal basso impatto ambientale e adatte al contesto climatico locale. Tra queste tecnologie risulta importante l'utilizzo di fondazioni a vite, di un involucro assemblabile a secco e ben isolato, l'utilizzo di impianti off-grid come il recupero dell'acque meteoriche e alimentazione elettrica derivata dal fotovoltaico. Ogni modulo, è affiancato

In basso, rappresentazione schematica del profilo della stazione, in funzione dei moduli abitativi distribuiti ai lati del fabbricato ferroviario.



da un deposito bici, che può essere equipaggiato con sistemi di ricarica batterie per le bici a pedalata assistita, attraverso i pannelli fotovoltaici sovrastanti.

Questo tipo di innesto architettonico potrà essere replicato su altri punti del percorso, ove sia necessario rispondere a questa esigenza, in funzione del sistema di ospitalità diffusa.



Fotoinserimento del progetto nel contesto rurale circostante, in primo piano i moduli abitativi alberghieri affacciati sulla pista ciclabile. Sullo sfondo svetta la torre serbatoio e il fabbricato della stazione.



Una tratta tra nella campagna presso Siculiana. Foto Nocera.

## CONCLUSIONI

Nel febbraio del 2018 è stato attivato l'Osservatorio sulla Bike Economy che collabora con il Ministero dello Sviluppo Economico per monitorare la situazione nel nostro paese relativamente alla mobilità dolce e la rispettiva economia emergente. L'obiettivo è quello di creare strade sicure su cui possano circolare turisti e cittadini, puntando ad incrementare la diffusione delle biciclette.

Il 21 dicembre 2017 il Senato ha definitivamente approvato la Legge quadro per la ciclabilità, che prevede uno stanziamento di 513 milioni di euro, un importante investimento, considerando ad esempio che i costi stimati per la riconversione ciclopedonale della tratta interessata, da Selinunte a Porto Empedocle si aggirano intorno agli 8 milioni di euro<sup>114</sup>.

Questi finanziamenti sono destinati, non solo all'industria della bicicletta italiana, che primeggia su tutti in Europa, ma soprattutto alla creazione di infrastrutture dedicate, attualmente ancora in numero molto ridotto rispetto ad altri stati, che permettano la crescita di questo nuovo settore.

Questo tipo di economia si sviluppa in sinergia ad un altro settore strategico, quello turistico.

Approfittare dell'espansione del turismo globale, senza compromettere l'integrità luoghi, significa anche attingere a quell'universo di beni dimenticati, rendendoli nuovamente fruibili ed in grado di generare crescita ed occupazione.

<sup>114</sup> Secondo uno studio condotto dall'Associazione Italiana Greenways, i costi della greenway tra Selinunte e Porto Empedocle, completa di aree di sosta ricavate all'interno degli edifici ferroviari, cartellonistica, intersezioni con la rete stradale e messa in sicurezza delle opere d'arte, sono stimati intorno ai 72.000 euro al chilometro, per un totale di 7,9 milioni di euro. In merito si veda: R. Rovelli, G. Senes, A. Toccolini, *Greenways di Sicilia, il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2006.

Come abbiamo visto, la riconversione delle ferrovie dismesse offre grandi vantaggi, perché sfrutta le opere infrastrutturali già presenti, apportando quindi un considerevole risparmio di risorse nei lavori di costruzione del percorso. Per dare maggior energia a questo sistema, bisogna cercare di non realizzare progetti isolati che finiscano nel nulla, ma è indispensabile creare una rete ciclo-pedonale il più capillare possibile, e disponiamo delle possibilità di farlo.

Secondo l'Atlante delle Linee Ferroviarie Dismesse presentato dalle Ferrovie dello Stato italiane nel novembre del 2016, sul territorio nazionale risultano presenti 1474 chilometri di linee ferroviarie abbandonate.<sup>115</sup> Queste imponenti opere di ingegneria percorrono in lungo e in largo il nostro Paese attraversando montagne e campi, costeggiando mari e fiumi, facendo tappa in grandi città e piccoli borghi. Ci svelano un'Italia diversa, inaspettata, una dimensione molto vicina a nostri occhi, ma quasi impercettibile e sconosciuta, che racchiude al suo interno l'inestimabile patrimonio del nostro Paese.

Con l'avvento dell'automobile e del trasporto su gomma, l'utilità di queste ferrovie venne sempre meno. Molte furono abbandonate alla natura, che lentamente se ne è riappropriata celando le tracce di quei luoghi. Memorie ormai sbiadite dell'Italia dei treni, quando non esistevano gli smart-phone e l'alta velocità, e si viaggiava ancora con i finestrini aperti e lo sguardo che vagava sul paesaggio, a riempire il tempo tra una destinazione e l'altra. Era un modo di viaggiare forse lento e scomodo, ma sicuramente gratificante e suggestivo.

Agli occhi di chi osserva oggi, la Castelvetro – Porto Empedocle, questa memoria viene rievocata, e affiora, come i suoi binari che di tanto in tanto riemergono dal terreno o dall'asfalto. Il tracciato è ancora rintracciabile, segnato dalle croci di Sant'Andrea, che arrugginite svettano tra il verde dei campi e l'azzurro del cielo, e dalla ripetitiva successione dei fabbrici

---

115 Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media FS Spa, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, 2016, pp. 7-21.

cati ferroviari. Queste costruzioni non essendo più utilizzate, giacciono solitarie e spesso malridotte, come personaggi in cerca d'autore, in attesa che qualcuno possa riportarli in scena, dandogli una nuova funzione.

Questo progetto di tesi vuole essere un contributo alla conoscenza e alla valorizzazione di questo suggestivo itinerario. Proponendo un modello di sviluppo innovativo, in cui coesistono mobilità sostenibile, recupero delle memoria storica e dell'identità dei luoghi, salvaguardia dell'ambiente, ospitalità diffusa e nuove forme museali all'interno di un territorio, in grado di emergere dalla sua condizione di marginalità, e diventare una "smart land" che possa attrarre turismo e investimenti.



Croce di Sant' Andrea. Foto Nocera.

## Bibliografia

- Nico Molino, *La rete FS a scartamento ridotto della Sicilia*, Torino, Edizioni Elledi, 1985.
- Giuseppe Arcidiacono, *Il treno del barocco, l'architettura della ferrovia Siracusa-Ragusa-Licata e il progetto del paesaggio nel val di Noto*, Messina, Edas, 1999.
- Piero Muscolino, *Le ferrovie della Sicilia sud-orientale*, Ragusa, EdiARGO, 2006.
- Marco Navarra, *In walkabout city: il paesaggio riscritto, un parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina*, Cannitello, Biblioteca del Cenide, 2002.
- R. Rovelli, G. Senes, A. Toccolini, *Greenways di Sicilia, il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Milano, Associazione Italiana Greenways, 2006.
- Giulia Cortesi, Umberto Rovaldi (a cura di), *Dalle rotaie alle bici. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico*, Milano, FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus, 2011.
- *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, RFI, Roma, 2016.
- Maurizio Imperio, Manlio Vendittelli, *Complessità del territorio e progetti ambientali*, Milano, Francoangeli, 2006.
- Ivan Illich, *Elogio della bicicletta*, Bollati Boringhieri, 2006.
- A. Marcarini (a cura di), M. Bottini (a cura di), *Le ferrovie delle meraviglie. L'Italia dei binari dimenticati*, Ediciclo, 2012.
- UNEP and UNWTO, *Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers*, 2005.
- Enrico Guerra, *Progetto di una rete di ferrovie nella Sicilia*, p. 4

- e p. 9. L'edizione a stampa risulta priva di indicazioni sulla tipografia, la località e la data di edizione.
- Alessandro Toccolini, Giulio Senes, Natalia Fumagalli, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli Editore, 2004.
  - Sara Mucelli (A cura di), saggi di Matteo Zurru, *Paesaggi lineari: Strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Roma, Gangemi Editore Spa, 2015
  - Maurizio Carta (a cura di), Patrimonio e Creatività. *Agrigento, la Valle e il Parco*, List, 2016, da [https://issuu.com/mcarta/docs/277\\_patrimonio\\_e\\_creativ\\_\\_\\_libro/240](https://issuu.com/mcarta/docs/277_patrimonio_e_creativ___libro/240)
  - Francesco Alaimo, *Sicilia Natura e Paesaggio*, Fabio Orlando Editore, Palermo, 2005.
  - Francesco Alaimo, *Atlante Naturalistico della Sicilia*, Fabio Orlando Editore, Palermo, 2010.
  - Carrubba A., Sutura A., *Le Piante Officinali: Colture Antiche per una Agricoltura Multifunzionale*, Reg. Siciliana Ass. Agricoltura e Foreste, 2008.
  - A. M. Cirese Introduzione, in R. Grimaldi, *I beni culturali demo-antropologici. Schedatura e sistema informativo*, Torino, Provincia di Torino, 1988
  - Edgar Morin, *Introduzione al pensiero complesso*, Sperling & Kupfer, Milano, 1993.
  - Maurizio Imperio, Manilo Vanditelli (a cura di), *Complessità del territorio e progetti ambientali*, FrancoAngeli, Milano, 2006.
  - Roberto Gabetti, Carlo Olmo, *Alle radici dell'architettura contemporanea*, G.Einaudi, Torino, 1989.
  - Rete Rurale Nazionale, Ministero delle Politiche Agrarie Alimentari e Forestali, Lo sviluppo rurale nella prospettiva dei Sistemi Locali. Il contributo dell'Atlante Rurale alla stagione di programmazione comunitaria, *Dossier del Sistema Locale di Agrigento*, 2010.

- Mika M. Gozzer, Rita Brugnara (a cura di), *Voci del territorio, guida agli Ecomusei del Trentino*, Milano, Giunti Editore, 2004.
- Salvatore Di Benedetto, *Architettura spontanea della civiltà contadina*, Palermo e São Paulo, Italo-Latino-Americana Palma, 1992
- Valeria Minucciani, *Il museo fuori dal museo, il territorio e la comunicazione museale*, Milano, Lybra immagine, 2005.
- Mauro Cozzi, Silvia Ghiacci, Marco Passigato, *Piste ciclabili: manuale di progettazione e guida alla moderazione del traffico*, Milano, Il Sole 24 ore libri, 1999.

### Documentazione di archivio

- Fondazione Fs Italiane, "Biblioteca".
- Fondazione Fs Italiane, "Archivio Storico Architettura FS".
- <http://www.sitr.regione.sicilia.it/geoviewer>
- Dati OTIE su dati Camera di Commercio Palermo, 2015.

### Riviste

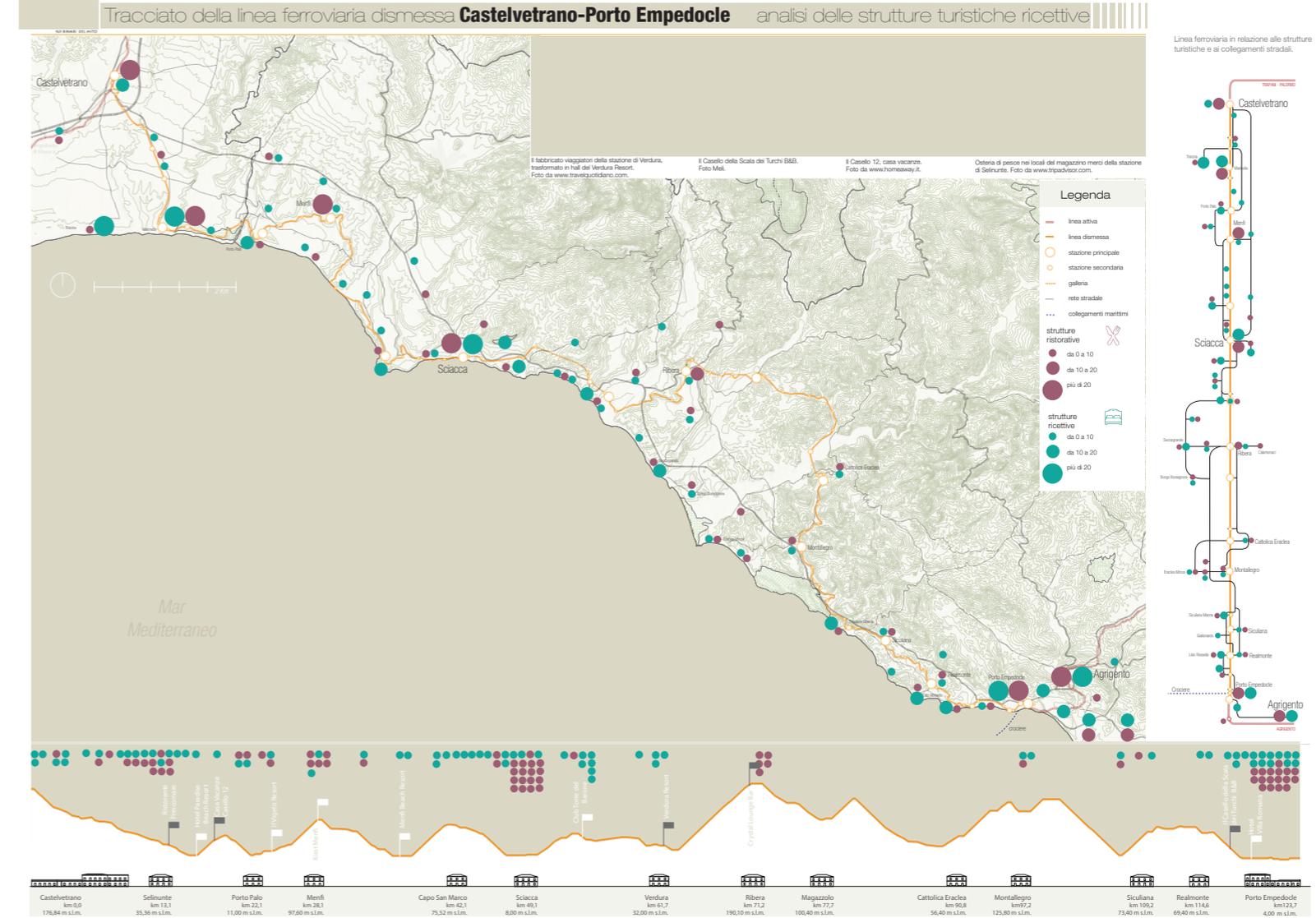
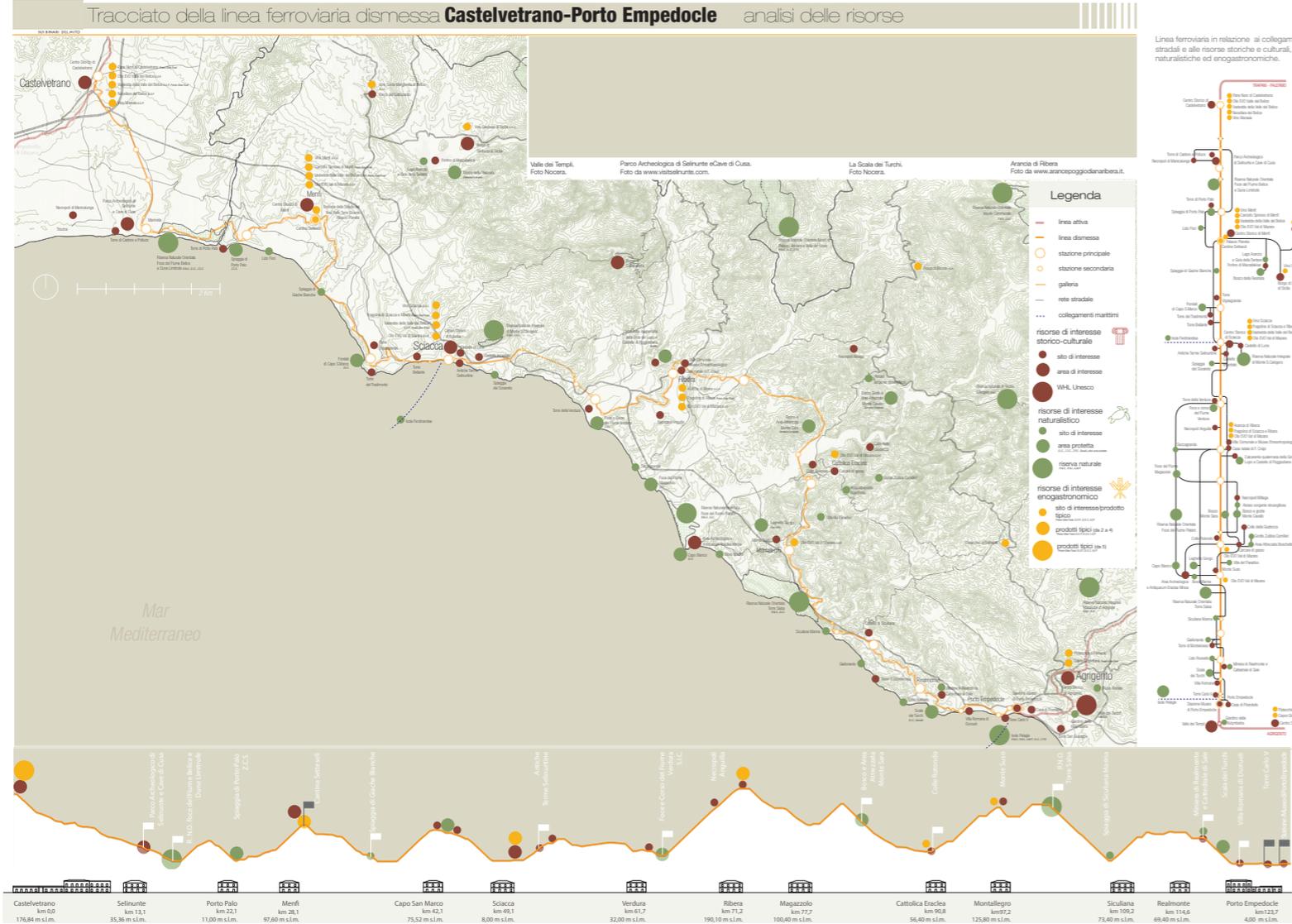
- Rosario Battiato, Antonio Leo (a cura di), *Mobilità, la Sicilia non è ciclabile*, Quotidiano di Sicilia, Mercoledì 26 Aprile 2017
- Gianfranco Purpura, *Sulle Vicende ed il luogo di rinvenimento del cosiddetto Melqart di Selinunte*, estratto dalla rivista Sicilia Archeologia, Trapani, 1981
- Roberto Gabetti. *La didattica tra accademia e politecnico*, in Casabella, nn. 520-521, Milano, 1986.
- Gian Antonio Stella, Eraclea, *il teatro-gioiello si sbriciola prigioniero di acciaio e vetroresina*, Quotidiano di Sicilia, Lunedì 17 Marzo 2014.

## Sitografia

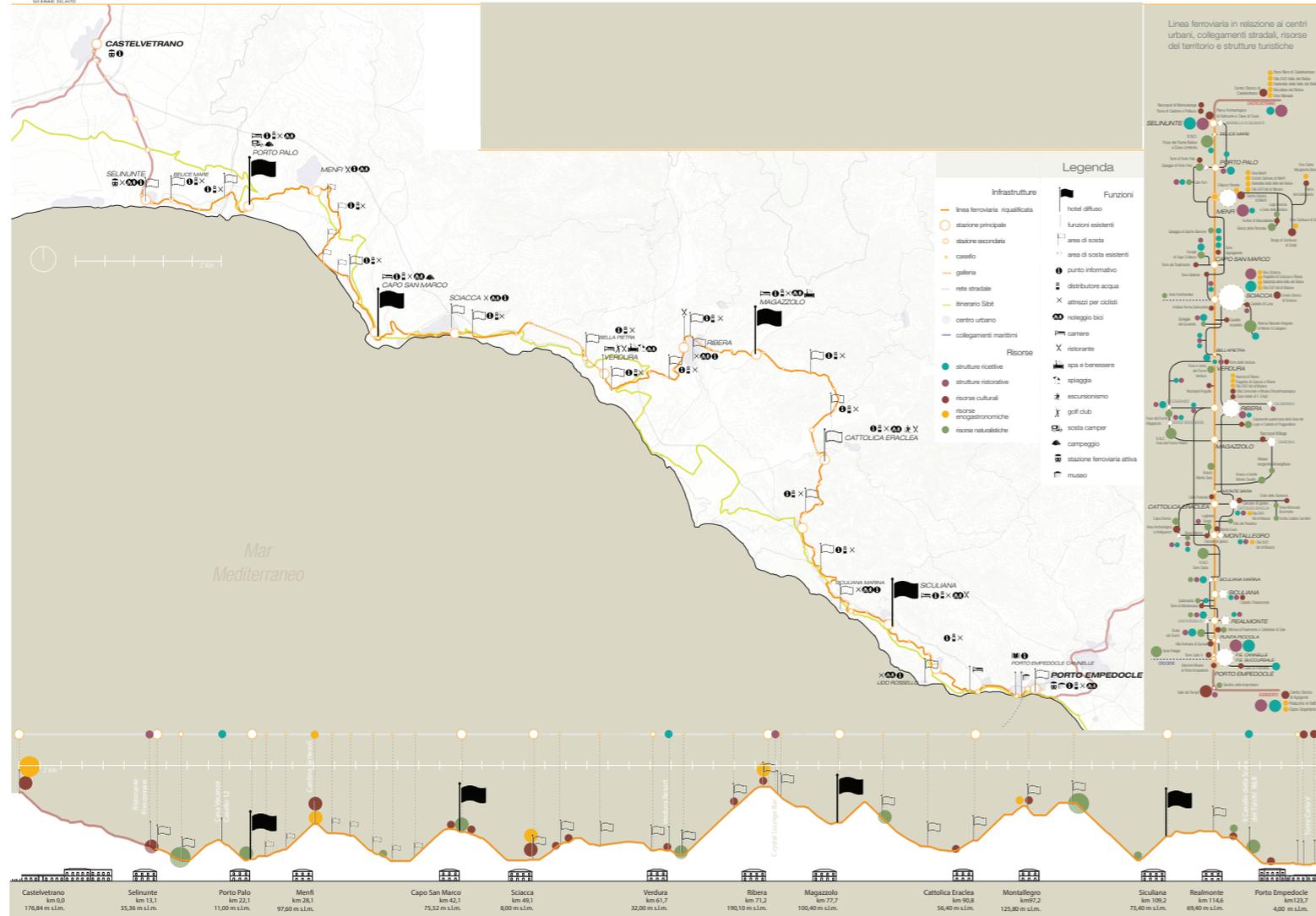
- <http://www.ferrovieabbandonate.it/>
- <http://www.ferroviekaos.it/>
- <http://www.regione.sicilia.it/>
- <http://www.sitr.regione.sicilia.it/>
- <http://www.ferroviediselinunte.it/>
- <http://www.distrettoturisticoделleminiere.it/>
- [https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia\\_Castelvetrano-Porto\\_Empedocle](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Castelvetrano-Porto_Empedocle)
- <http://www.treniecartolinesicilia.it/>
- <http://www.saperetecnicocondiviso.it/archivi/percorsi-tematici/edilizia-ferroviaria/tipologie/>
- <http://www2.unwto.org>
- <http://www.comunalimenfi.it>
- <http://www.castelvetranoselinunte.it>
- <http://www.consorziodeitempli.ag.it/comuni.html>
- <http://www.minambiente.it>
- <http://www.regione.sicilia.it/beniculturali/dirbenicult/soprintendenze/vincoli/vincolibc.html>
- <http://www.comune.ribera.ag.it>
- <http://www.comune.cattolicaeraclea.ag.it>
- <http://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2017-07-17/italia-quinta-mondo-nuovo-record-spesa-stranieri-2016-140548.shtml?uuid=AEqMeYyB>

- <http://unescosicilia.it/wp/>
- <http://www.wwftorresalsa.com>
- <http://www.geositidiscilia.it>
- <http://www.stradadegliscrittori.it>
- <http://www.cilibertoribera.it>
- <http://www.trenidicarta.it>
- <http://www.bikeitalia.it>
- <http://www.photorail.com>
- <https://www.ferrovieitaliane.net>



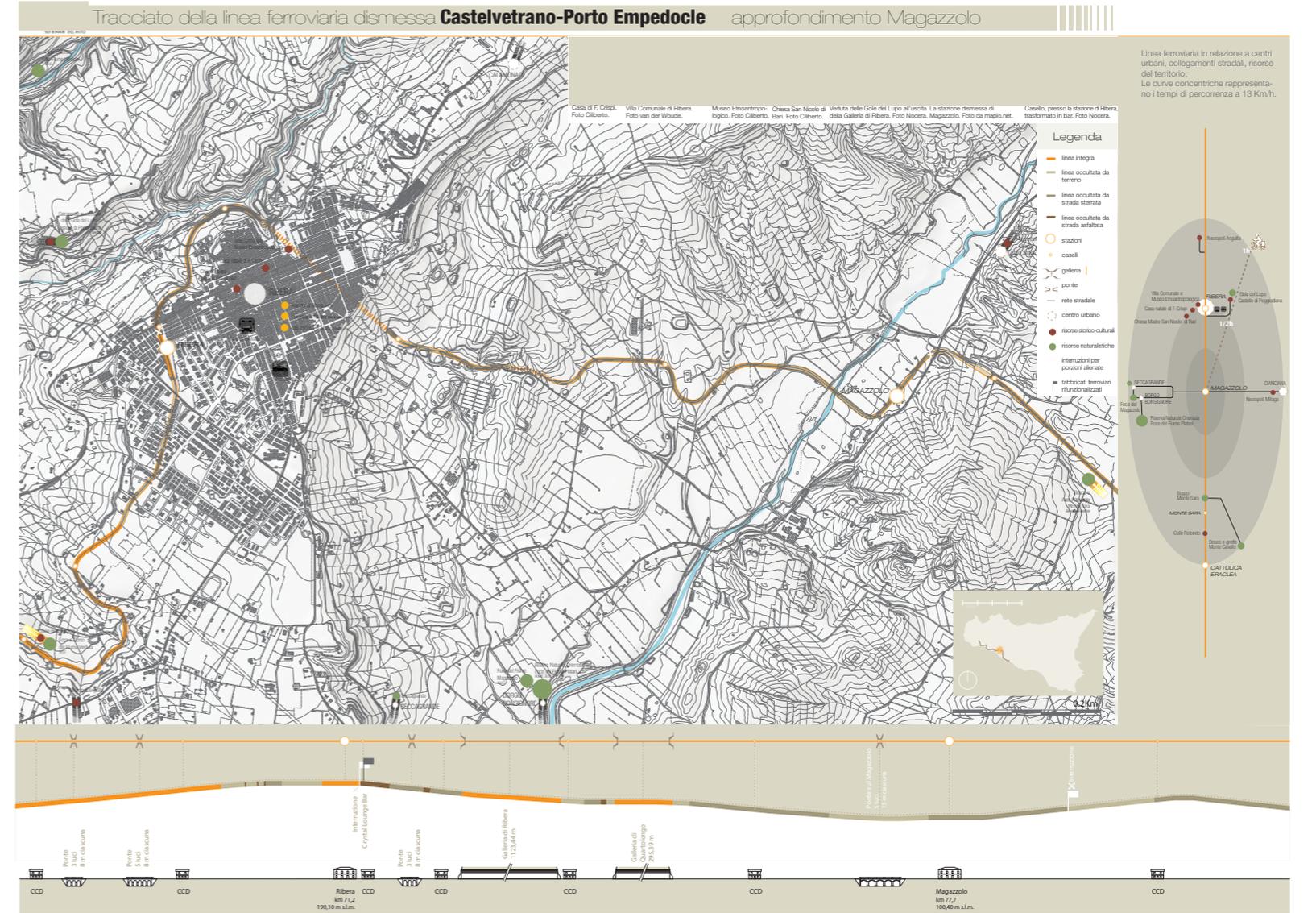
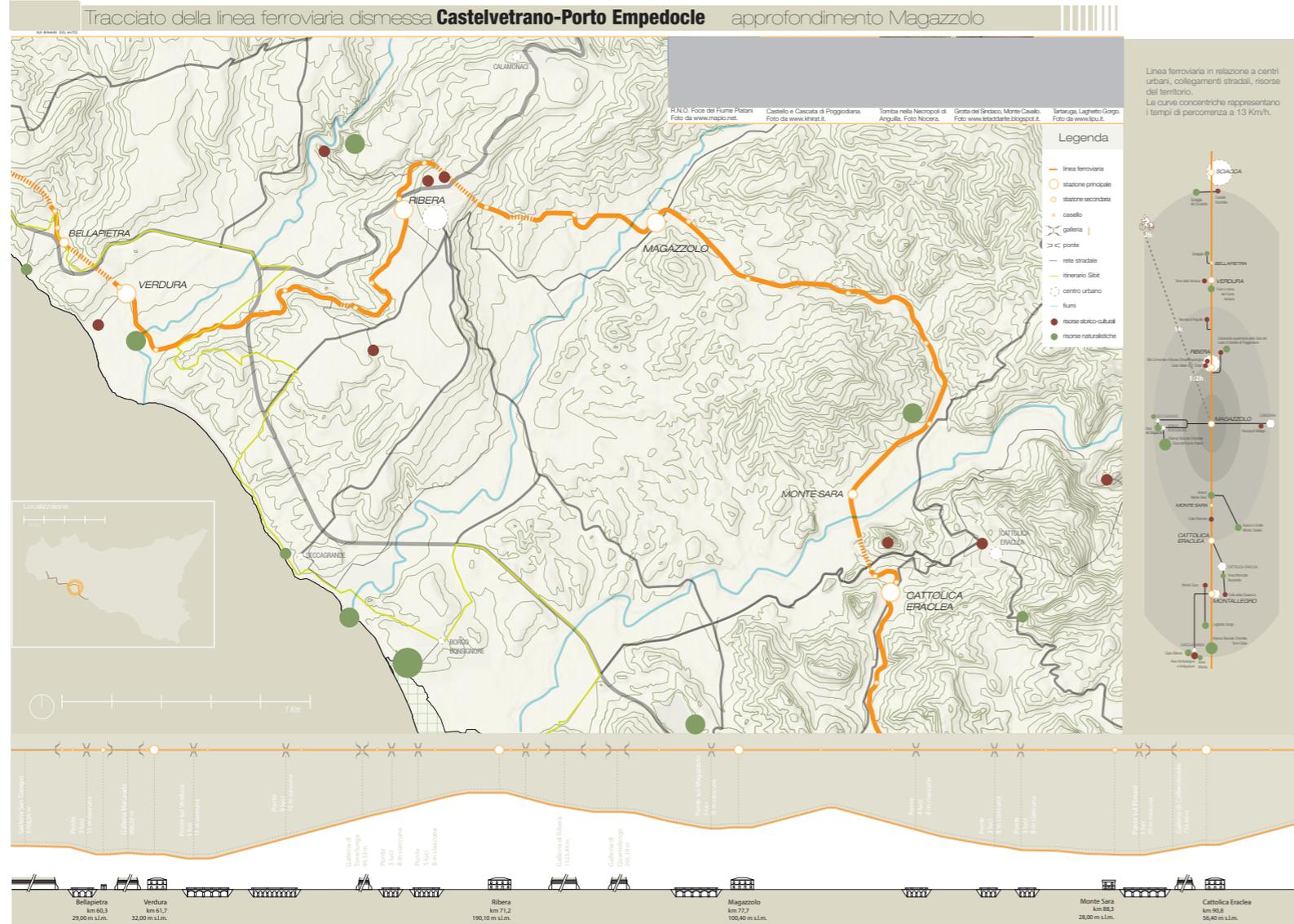


Tracciato della linea ferroviaria dismessa **Castelvetroano-Porto Empedocle** piano di riqualificazione

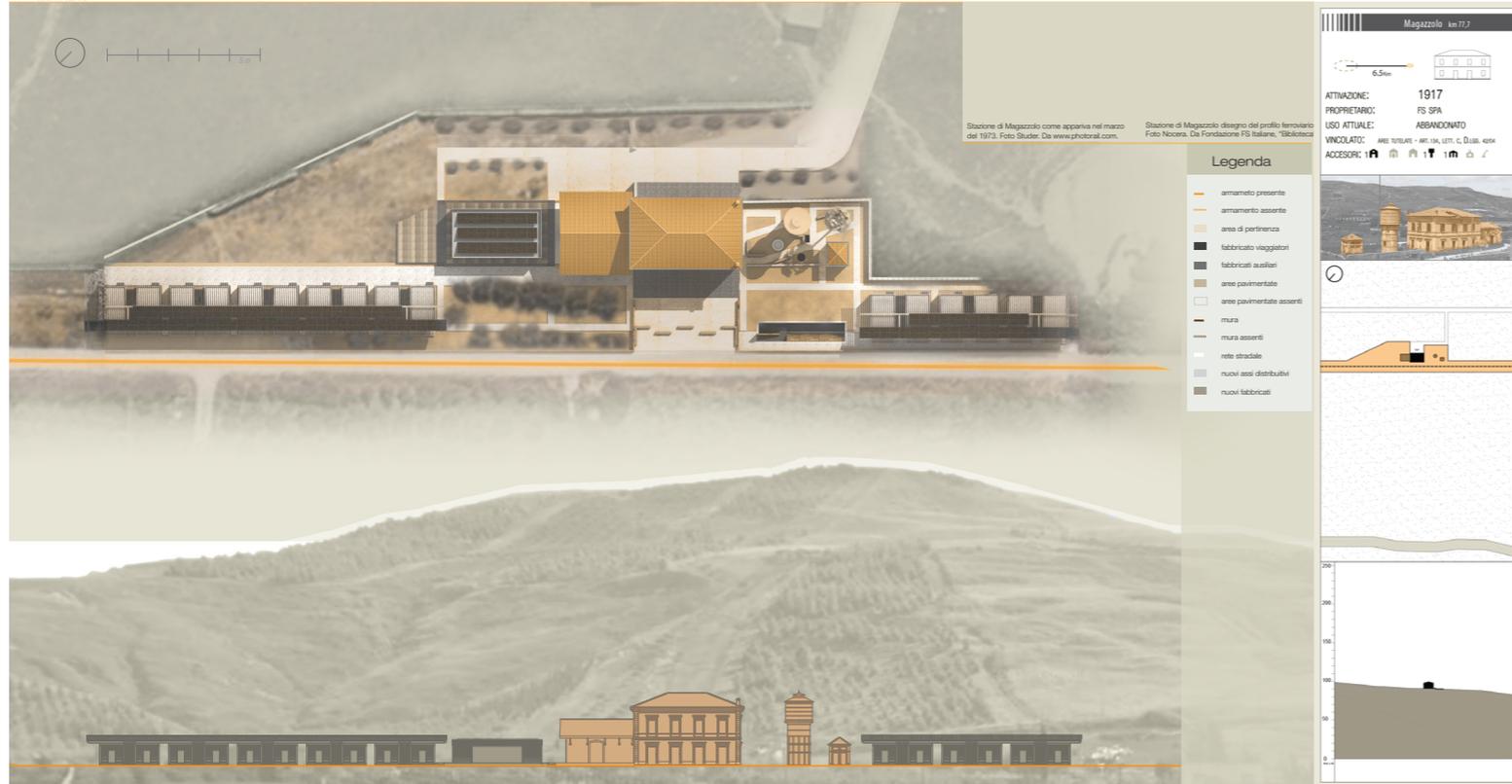


Tracciato della linea ferroviaria dismessa **Castelvetroano-Porto Empedocle** approfondimento Sciacca-Siculiana





Tracciato della linea ferroviaria dismessa **Castelvetro-Porto Empedocle** recupero stazione di Magazzolo



Stazione di Magazzolo come appariva nel marzo del 1973. Foto Studer. Da [www.photobiz.com](http://www.photobiz.com).

Stazione di Magazzolo disegno del profilo ferroviario. Foto Nicora. Da Fondazione FS Italiana, "Biblioteca".

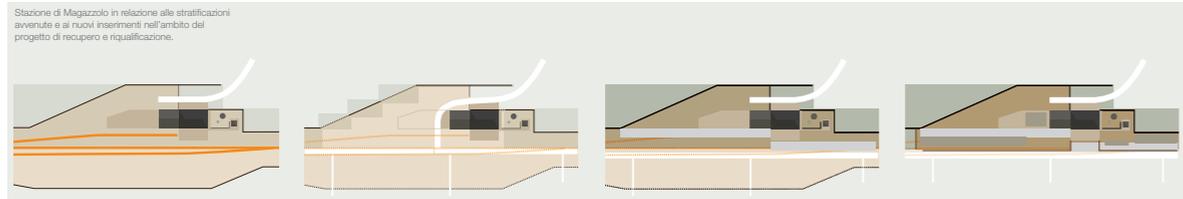
Magazzolo km 7,7

6.5m

ATTUAZIONE: 1917  
 PROPRIETARIO: FS SPA  
 USO ATTUALE: ASSIEME  
 VINCOLATO: aree tutelate - art. 14, c. 1, D.Lgs. 488  
 ACCESSORI: [Icone]

**Legenda**

- armamento presente
- armamento assente
- area di pertinenza
- fabbricato viaggiatori
- fabbricati ausiliari
- area pavimentata
- area pavimentate assenti
- mura
- mura assenti
- rete stradale
- nuovi assi distribuiti
- nuovi fabbricati

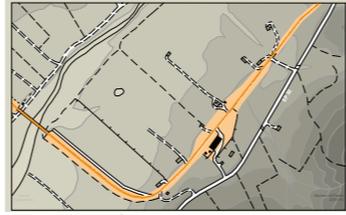


**FASE 1** Stazione in funzione, con binari e piano caricatore annesso al magazzino merci. L'allacciamento alla rete stradale si attesta all'altezza del magazzino merci.

**FASE 2** Stazione dismessa, con sedime assente e intrusioni sulla muratura perimetrale. L'allacciamento alla rete stradale invade la sede dei binari. Il piano caricatore risulta quasi del tutto assente.

**FASE 3** Stazione sottoposta a restauro conservativo. L'allacciamento alla rete stradale ritorna perimetrale. L'intervento oltre a restituire i caratteri architettonici originali, prefigura due assi distribuiti in corrispondenza del vecchio sedime.

**FASE 4** Stazione sottoposta a rifunzionalizzazione, con l'inserimento di nuovi volumi in corrispondenza degli assi distribuiti e ridefinizione del perimetro.



Tracciato della linea ferroviaria dismessa **Castelvetro-Porto Empedocle** recupero stazione di Magazzolo



Vista dei lato binari del fabbricato viaggiatori con annesso il magazzino merci. Foto Nicora.

Giardino della stazione con la torre sebbatolo, la fontana e i bagni. Foto Nicora.

veglia dell'intero del magazzino merci. Foto Nicora.

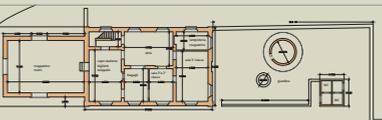
Interno del fabbricato viaggiatori, con visuale le scritte destinate ai passeggeri. Foto Nicora.

**Legenda**

- binari
- fabbricati ferroviari
- fabbricati nuovi
- piani pavimentati
- parcomenza
- accessi



Caratteri originali della stazione di Magazzolo nel progetto di recupero e riqualificazione.



Pianta del piano terra della stazione, ad oggi, con indicate quote e funzioni dei locali.



Stazione longitudinale della stazione di Magazzolo. Foto Nicora. Da Fondazione FS Italiana, Archivio Storico Architettura FS.

Disegni tipo di manufatti ferroviari, da sinistra a destra, torre sebbatolo, binna esterna, piano caricatore e magazzino merci. Da [www.ferrovialtaliane.net](http://www.ferrovialtaliane.net)



Vista dei dehors affiancato al magazzino merci, sullo sfondo il ponte sul Magazzolo e Ribera in lontananza.



**AMPLIAMENTO 1**  
Ricostruzione del piano caricatore e inserimento del dehors, a servizio della funzione ristorativa.

**AMPLIAMENTO 2**  
Inserimento di spazi interni, a servizio del centro benessere e spa.

**RESTAURO E RIFUNZIONALIZZAZIONE**  
Restauro conservativo dei manufatti ferroviari esistenti, e rifunzionalizzazione degli spazi in funzione delle nuove attività a servizio del visitatore.



piano interrato

Tracciato della linea ferroviaria dismessa **Castelvetrano-Porto Empedocle** recupero stazione di Magazzolo



Carri merci in restauro presso la stazione di Porto Empedocle. Foto Nocera.

Porta che conduce agli alloggi, stazione di Magazzolo. Foto Nocera.

Finestra di uno dei due alloggi del piano primo della stazione di Magazzolo. Foto Nocera.

Corridoio dell'alloggio. Foto Nocera.

**Legenda**

- asse dei binari
- fabbricati ferroviari
- fabbricati nuovi
- percorsa
- accessi

Il progetto di recupero e riqualificazione visto in chiave alberghiera con la rifunzionalizzazione del piano nobile del fabbricato viaggiatori e l'inserimento di moduli abitativi di supporto.

Pianta del piano primo della stazione, ad oggi, con indicate quote e funzioni dei locali. Il piano ospitava gli alloggi del personale.

rifunzionalizzazione degli spazi in funzione della nuova attività ricettiva.

**piano primo**

I moduli abitativi per l'attività ricettiva riprendono in prospettiva la suddivisione modulare dei vecchi carri merci che circolavano sull'asse ferroviario.

**moduli abitativi**

PRIVILEGI SOLARI

SCHEMATIZZAZIONE IN LEGNO

STRUTTURA DELLA PENNINA IN LEGNO

MODULI RICETTIVI