

Sicily Cycle Lab

Contributo per il Piano di Gestione Siti Unesco della Sicilia Centrale e Sud Orientale

Infrastrutture per una rete intermodale di mobilità dolce

Premessa.

Con Decreto MiBACt del 23 dicembre 2010 è stato finanziato con i fondi della legge n.77/2006 il progetto “Avvio del piano di gestione con l’attuazione del Programma A - Conoscenza, conservazione e riqualificazione del patrimonio Barocco - e del Programma C - Valorizzazione culturale ed economica”. In questo ambito è stato individuato come obiettivo generale **armonizzare e rendere fruibile l’articolato bacino di conoscenze afferenti i Siti del Patrimonio UNESCO del Tardo Barocco del Val di Noto, Siracusa e Pantalica e Villa Romana del Casale di Piazza Armerina. Risultano coinvolti nel progetto i 13 Comuni che, nei tre Siti UNESCO, ospitano Patrimoni iscritti alla World Heritage List. L’Azione 1 del Progetto prevede la revisione dei tre Piani di Gestione dei tre siti. Laddove, per Piano di Gestione si concorda con la definizione dell’architetto Giora Solar, esperto dell’ICOMOS, nella quale vengono evidenziati due elementi fondamentali di un piano: le sue connotazioni strategiche e le sue caratteristiche di strumento operativo.**¹

Limiti. Il processo di partecipazione è cosa diversa dall’ascolto, per quanto attento e competente. Nondimeno, si ritiene opportuno cogliere la preziosa occasione offerta dal progetto in corso per fornire un contributo, sulla base delle esperienze di amministratori e/o di cittadini attenti ed attivi che da tempo operano sui temi della mobilità ciclistica e che oggi sono riuniti nel Laboratorio.

Il Contributo. Il Laboratorio Siciliano per la Mobilità Ciclistica – SiCyLab - intende fornire un proprio contributo centrato sulla connettività dei siti UNESCO della Sicilia centro-orientale, concorrendo per tale via alla valorizzazione dei siti stessi.

Si registra una crescita esponenziale di chi sceglie di trascorrere vacanze pedalando nel nostro paese: **le presenze cicloturistiche rilevate nel 2018, nelle strutture ricettive e nelle abitazioni private, ammontano, infatti, a 77,6 milioni, pari cioè all’8,4% dell’intero movimento turistico in Italia.** Si tratta cioè di oltre 6 milioni di persone che hanno trascorso una vacanza utilizzando più o meno intensamente la bicicletta. I cicloturisti sono aumentati del 41% in cinque anni, dal 2013 al 2018, **e oggi generano un valore economico pari a 7,6 miliardi di euro all’anno.** Una cifra enorme che porta a quasi **12 miliardi di euro il valore attuale del PIB (Prodotto Interno Bici).**²

¹ “Un piano che, basandosi sull’individuazione dei valori culturali, ne garantisce la salvaguardia applicando metodi e strumenti di tipo legale, amministrativo, finanziario e tecnico e prendendo adeguate strategie e specifiche azioni”. Altre accezioni pongono il risalto aspetti documentali.

² <https://www.legambiente.it/bikesummit-2019-economia-del-cicloturismo-in-italia/>

Soprattutto, deve essere notato che il cicloturista è in realtà il prototipo del viaggiatore, portatore di valori del "viaggio" troppe volte estranei a quelli del "turismo". Il cicloturismo è dunque costituito da viaggiatori che chiedono qualità e la rispettano.

Alcune informazioni.

Uno studio olandese del 2015 dimostra che per mezzo miliardo l'anno di investimenti in ciclopiste e parcheggi dà luogo a benefici per 19 miliardi l'anno.

Una indagine condotta presso la città Portland in Oregon dimostra che pedoni e ciclisti spendono mediamente più soldi nei quartieri, rispetto agli automobilisti.

La ciclopista del Danubio: ha fatto fatturare all'Austria **71,8 milioni di euro nel 2010**

Consorzio degli **Italy Bike Hotels**: nella stagione **2012** si sono registrate **1.500.000** presenze cicloturistiche sul territorio nazionale.

Sulle **4** più importanti ciclovie della provincia di Trento si sono quantificate ricadute economiche di oltre **80 milioni di euro (2009)**.

Si tratta di dati i cui aggiornamenti appaiono in netta crescita. Vi sono tutte le premesse per ritenere che un itinerario ad anello in grado di connettere i due siti *Città Tardo Barocche del Val di Noto e Siracusa – Necropoli di Pantalica*, costituito dalla pista ciclopedonale lungo la Valle dell'Anapo – Pantalica, dalla Ferrovia del Barocco e completato dalla ciclovie costiera Marina di Ragusa – frazioni marinare di Scicli, Marina di Modica, potrà costituire uno straordinario *luogo attrattore fra gli attrattori* monumentali.

Siti e Geoparchi nella Sicilia centrale e sud orientale

Nella Sicilia centrale e sud orientale insistono tre siti, due dei quali seriali:

Siracusa e le Necropoli rupestri di Pantalica³

Documento UNESCO: ICOMOS N. 1200

Città Tardo barocche del Val di Noto⁴

Documento UNESCO: ICOMOS N. 1024rev

Villa Romana del Casale⁵

Documento UNESCO: ICOMOS N° 832

Il Geoparco Rocca di Cerere.⁶

³ <http://unescosicilia.it/wp/project/siracusa-e-le-necropoli-rupestri-di-pantalica/>

⁴ <http://unescosicilia.it/wp/project/le-citta-tartobarocche-del-val-di-noto/>

⁵ <http://unescosicilia.it/wp/project/villa-romana-del-casale/>

⁶ <http://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/suolo-e-territorio-1/tutela-del-patrimonio-geologico-parchi-geominerari-geoparchi-e-geositi/i-geoparchi/parco-rocca-di-cerere>

Siti vicini sono:

Monte Etna, a nord ⁷

Documento UNESCO: ICOMOS N 14

Altri. Più distanti, il Geoparco delle Madonie, l'Area Archeologica di Agrigento, il sito Palermo Arabo-normanna e le cattedrali di Cefalù e Monreale, le Isole Eolie.

Interconnessioni di mobilità non motorizzata

In Sicilia i siti UNESCO e i Geoparchi sono potenzialmente collegabili fra loro mediante itinerari di mobilità dolce o non motorizzata. L'idea progetto è stata presentata nel 2015 e valutata positivamente da tutti i Sindaci delle città siciliane sedi di beni riconosciuti dall'UNESCO.⁸

L'ipotesi è fondata sulle infrastrutture individuate nel Piano per la mobilità non motorizzata in Sicilia, frutto del lavoro di un tavolo tecnico istituito con decreto n. 52 del 10 aprile 2002 e costituito da soggetti pubblici e associazioni di categoria (FIAB- Federazione Italiana Amici della Bicicletta, Associazione Italiana Greenways, altri). Il Piano fu adottato con D.A. del 6 giugno 2005.⁹ Vi furono successive modifiche e integrazioni (D.A: 635/2009).

Il Piano prende in considerazione l'imponente patrimonio costituito dalle ferrovie dismesse presente nell'Isola (oltre 1000 km), argini di corpi idrici, viabilità minore.

Realizzazioni di mobilità dolce nell'area del Sud Est

Generalità. La costa est della Sicilia è interessata da Eurovelo n. 7¹⁰, dal circuito di Bicalia¹¹ e dalla Ciclovía della Magna Grecia¹², che ricalca il *presumibile* andamento di Eurovelo n. 7 (al momento Eurovelo è una traccia, non cogente).

A partire da Siracusa e sino a Trapani, il progetto SIBIT nel 2010 – 2012 ha tracciato e segnalato l'itinerario costiero sull'attuale viabilità ordinaria.¹³

⁷ <http://unescosicilia.it/wp/project/monte-etna/>

⁸ <https://www.ilblogdiscicli.com/2015/12/25/progetto-strategico-greenet-sicilia-rete-di-greenways-in-sicilia/>

⁹ <http://www.gurs.regione.sicilia.it/Gazzette/g05-28o/g05-28o.htm>

¹⁰ <https://ecf.com/projects/eurovelo>

¹¹ <http://www.bicalia.org/it/>

¹² <https://www.ilblogdiscicli.com/2019/05/10/la-ciclovía-della-magna-grecia-unisce-il-sud/>

¹³ <https://www.sicilycycling.com/it/ciclovía-sibit-sicilia/>

Alcune ciclopiste sono state realizzate con i fondi della L.366/98 (e altri); fra queste la Menfi – Portopalo di Menfi, lungo la linea dismessa Castelvetro – Sciacca, e la Castiglione di Sicilia – Rovittello, unica ciclopista in funzione sull'Etna. Con il Patto Territoriale del Calatino, negli anni a cavallo del cambio di secolo viene costruito sulla ferrovia dismessa Caltagirone – Dittaino, il *Parco lineare* ovvero la *Greenway degli Erei*, fra la contrada del Salvatorello e San Michele di Ganzaria. Il *Parco lineare* oggi torna alla ribalta per l'inserimento nel Piano generale della mobilità ciclistica regionale, con una estensione certamente praticabile almeno fino al Parco Minerario di Floristella.

Per effetto della misura regionale 3.3.2.4. del 2009 è disponibile un parco di progetti per la trasformazione di ferrovie dismesse in greenways, individuati a macchia di leopardo nel territorio isolano.

Ben sei di questi progetti (due preliminari, due definitivi e due esecutivi) riguardano la tratta dismessa Siracusa – Ragusa, che presso la contrada Fusco del Comune di Sortino entra nella valle dell'Anapo – Pantalica, per uscirne circa 12 chilometri dopo, presso la località Ponte Diga, del comune di Cassaro.

Implementando uno di questi progetti, il segmento fra le stazioni di Cassaro e di Buscemi (*ferrovia dell'Anapo -Pantalica*) è in via di realizzazione grazie ad un finanziamento proveniente dalla misura 6.6.1..

Per queste ragioni, la ferrovia dismessa Siracusa – Ragusa vanta una situazione particolarmente favorevole per la trasformazione in greenway.

L'Anello del Sud Est - Mobilità dolce intermodale fra i siti UNESCO

La mobilità dolce nell'area del sud est è basata sulla conversione della ferrovia dismessa Ragusa – Siracusa in greenway e sulla presenza della ferrovia in esercizio Ragusa – Siracusa.

La greenway così strutturata connette i due siti UNESCO *Siracusa – Necropoli rupestri di Pantalica* e *Città Tardo Barocche del Val di Noto*.

La *ferrovia del barocco*, in esercizio, connette oltre ai due capoluoghi Siracusa e Ragusa, le città Modica, Scicli e Noto. Senza trascurare le realtà rappresentate da Avola, Rosolini e Ispica.

Le connessioni intermodali ferroviarie possono essere individuate nelle stazioni in esercizio lungo la tratta della *ferrovia del barocco*: Ragusa, Modica, Scicli, frazioni di Scicli, Pozzallo, Ispica, Rosolini, Noto, Avola, Cassibile, Siracusa. Si può menzionare anche la stazione di Vizzini, lungo la linea Catania – Caltagirone, e la stessa stazione di Caltagirone. Da Ragusa la ferrovia procede verso ovest dell'Isola (Gela e Palermo) e da Siracusa verso nord (Catania).

Connessione ulteriore intermodale è rappresentata dal porto di Pozzallo, ma anche dai porti di Siracusa e di Catania, nonché dal porto turistico di Marina di Ragusa.

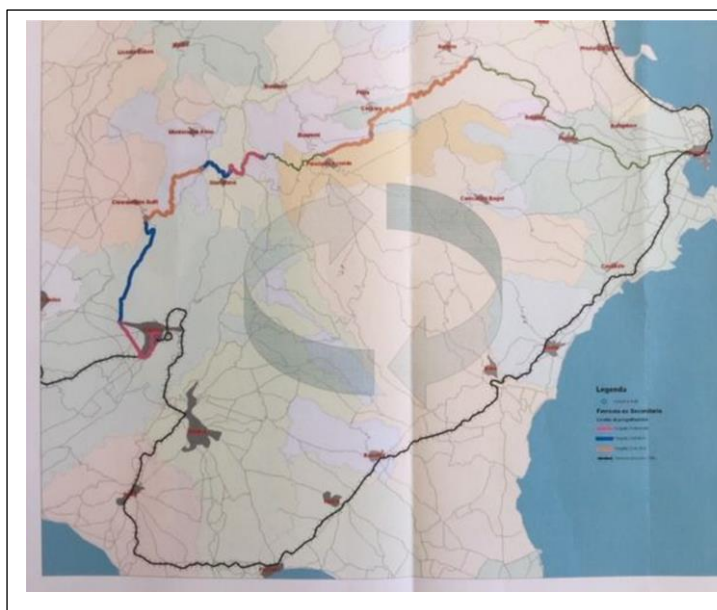
La cantierabilità della trasformazione della ferrovia dismessa dell'Anapo in greenway è costituita dal parco progetti risalente alla misura 3.3.2.4 del 2010 che viene rappresentato sulla copertina del progetto PASSIBLEI, una l'ipotesi progettuale al momento sottoposta al vaglio regionale e ministeriale presentata dalla Provincia regionale di Ragusa – Libero consorzio Comunale, con il

nome PASSIBLEI: CIRCUITO DEL BAROCCO - Sistema integrato di mobilità turistica e ricreativa negli Iblei.¹⁴

La rifunzionalizzazione della ferrovia dismessa Siracusa – Ragusa è inserita nel documento *Indirizzi e strategia per lo sviluppo socio – economico dell’ambito montano*, elaborato in attuazione dell’azione strategia n. 4 del piano di utilizzo delle risorse di cui all’art. 11 della L.R. 5.11.2004 n. 15, finalizzata a favorire il riequilibrio socio – economico dell’area montana.

Inoltre, l’Assessore regionale per il Turismo, le Comunicazioni ed i Trasporti ha individuato la linea tra gli interventi prioritari. Ciò, con decreto 5.2.2009, pubblicato in G.U.R.S. n.11 del 13.3.2009, così come previsto dal Documenti relativo ai requisiti di ammissibilità e criteri di selezione del PO FERS 2007/2013 ed in particolare dall’asse 3, linea di intervento 3.3.2.4. *Attivazione di un piano strategico regionale per la mobilità dolce e/o non motorizzata (sedime ferroviario, greenways).*

L’Anello del Sud Est si giova dunque della trasformazione della ferrovia dismessa Siracusa – Ragusa in greenway, e del contemporaneo esercizio della *ferrovia del barocco* in funzione, più a sud, fra i due medesimi capoluoghi.¹⁵



Oltre a prendere nota dello stato dei sei progetti ricadenti sulla tratta, risalenti alla misura regionale 3.3.2.4, assume particolare importanza l’appalto in corso sulla Palazzolo Acreide – Cassaro Ponte Diga (entrata ovest della Riserva), finanziata con la misura 6.6.1.. Mentre, il percorso lungo 12 chilometri sito all’interno della Valle dell’Anapo si giova di un sedime calcareo in ottime condizioni e di gallerie in altrettante condizioni. Anche le tratte di congiunzione fra l’estremità est della Riserva (Sortino - Fusco) sono state oggetto di studi per la conversione in ciclabili.

La ciclovvia costiera costituisce un ulteriore punto di forza. Essa è costituita dai percorsi ciclopedonali presenti lungo la costa, fra Marina di Ragusa e Pozzallo. In particolare, sono già costruiti il tratto urbano da Casuzze (frazione marinara di Santa Croce) al Porto Turistico di Marina di Ragusa (circa 1450 m), il tratto congiungente Sampieri (frazione marinara di Scicli) con Marina di Modica (circa 3170 m), dal tratto di prossima costruzione fra Marina di Ragusa est e la Riserva Foce Irminio (circa 1500 m). Predisposti alla trasformazione in ciclopedonale la “Via del Mare”, da

¹⁴ <https://www.ilblogdiscicli.com/2020/03/04/passiblei-circuito-del-barocco/>

¹⁵ <https://www.ilblogdiscicli.com/2019/05/22/il-greenet-prezioso-anello-ciclabile-nella-magna-grecia/>

Cava d'Aliga (frazione marinara di Scicli) fino al torrente Corvo (circa 1130 m) e, con particolari accorgimenti, la viabilità pedonale del Parco Extraurbano di Costa di Carro, in territorio di Scicli (circa 1660 m, dal torrente Corvo alla Casa Forestale). Restano almeno altri 15 chilometri, fra eventuale percorso costiero da sistemare o corsia da aggiungere alla provinciale che corre appena più distante dalla costa.

Connessioni di mobilità dolce con siti UNESCO adiacenti

Ad ovest, in adiacenza, vi è la Villa Romana del Casale e il Geosito Rocca di Cerere, ai quali si perviene lungo l'asse Caltagirone – San Michele di Ganzaria – Piazza Armerina, con proseguimento verso il Parco Minerario di Floristella e oltre come, dal recente Piano generale della Mobilità ciclistica in Sicilia. Il completamento del *Parco lineare* o *Greenway degli Erei* costituisce perciò altra opera infrastrutturale di notevole interesse per l'area.

Altre tratte di mobilità dolce di particolare interesse culturale

Siracusa - Targia - Thapsos. A nord di Siracusa una ciclabile costruita nei primi anni duemila, collega il centro con la contrada Targia (la tonnara). Essa, passando per Melilli, potrebbe congiungersi con il territorio di Priolo e precisamente fino alla strada asfaltata della spiaggia attrezzata di quel comune. Oltre che raggiungere Thapsos, luogo di enorme interesse culturale, verrebbe connessa anche la preziosa Riserva naturale delle Saline di Priolo. Fra i due poli, un raccordo piuttosto agevole da costruire, lungo circa 2,5 chilometri.

Alcantara - Giarre – Acireale – Catania. Questa tratta attraverso l'argine sud dell'Alcantara conduce verso il Parco dell'Etna e verso i Monti Peloritani. Risulta finanziata la ciclopista Acireale – Catania; mentre, a sud dell'Alcantara sono presenti alcune ciclopiste costiere, che sarebbe bene sottoporre a valutazione in rapporto ai regolamenti che attengono la costruzione di queste opere. Per la Giarre – Acireale ci si potrà avvalere della presenza di circa 20 chilometri di ferrovia dismessa.

Considerazioni e prospettive: infrastrutture per la mobilità dolce

Nell'area centrale e del sud est dell'Isola, con riferimento ai siti UNESCO **Città Tardo Barocche del Val di Noto, Siracusa – Necropoli di Pantalica, Villa del Casale**, la mobilità su ferro e quella non motorizzata, principalmente ciclopedonale, si articola su tre infrastrutture. In un immaginario percorso ad anello allungato, la prima di esse è il tratto superiore, rappresentato dalla ferrovia dismessa che segue la Val d'Anapo – Pantalica, in esercizio fino al 1956 e sul quale ramo insistono più progetti, alcuni dei quali già cantierabili (e uno cantierato). La seconda infrastruttura è costituita dal ramo inferiore, ovvero dalla *ferrovia del barocco*, in esercizio fra Siracusa e Ragusa, che in seguito all'aumento dei passeggeri (escursionisti e famiglie) potrà essere potenziata. La terza infrastruttura è rappresentata dal percorso costiero che unisce Santa Croce Camerina passando per Marina di Ragusa, Scicli, Marina di Modica, sino a Pozzallo.

Importante l'estensione dell'anello verso ovest (Caltagirone, Piazza Armerina, Parco Minerario di Floristella). Da menzionare i percorsi ciclopedonali di accesso da nord, sia di Catania che di Siracusa, sono particolarmente importanti e interessanti; il primo in buona parte su ferrovia dismessa, il secondo connette la esistente ciclopista "Targia", costruita su ferrovia dismessa, con la straordinaria penisola di Thapsos e la preziosa Riserva delle Saline di Priolo.

In definitiva, per quanto riguarda in particolare il Sud Est, vi sono tutte le premesse per ritenere che un itinerario ad anello in grado di connettere i due siti *Città Tardo Barocche del Val di Noto e Siracusa – Necropoli di Pantalica*, costituito dalla pista ciclopedonale lungo la Valle dell'Anapo – Pantalica, dalla Ferrovia del Barocco e completato dalla ciclovia costiera Marina di Ragusa – frazioni marinare di Scicli, Marina di Modica, potrà costituire uno straordinario luogo attrattore fra gli attrattori monumentali.

Ing. Giambattista Condorelli
Portavoce Sicily Cycle Lab

Prof. Giampaolo Schillaci

Il Sicily Cycle Lab – SiCyLab - nasce il 12 gennaio 2020 per opera di un gruppo di appassionati delle due ruote con alle spalle anni di esperienze di studi, di progettazioni, di organizzazioni di viaggi, escursioni ed eventi. La visione del Laboratorio è quella di un mondo – quello Siciliano in particolare – dove la mobilità sia sempre meno stress e inquinamenti e coincida sempre più con salute, disinquinamento, benessere e rivalutazione del tempo. Fra i principali obiettivi quello di incrementare e facilitare l'uso della bicicletta per fini trasportistici, lavorativi, culturali e di turismo di qualità, curando anche gli aspetti e le criticità presentate dalle norme in atto. Fra i compiti rientrano le attività di sensibilizzazione e di informazione delle Istituzioni, delle Pubbliche amministrazioni e delle Imprese, il raccordo con il mondo della ricerca, dell'ambientalismo, del cicloturismo e del ciclo escursionismo. Particolare impegno viene rivolto all'intermodalità e alla tutela, al recupero e alla valorizzazione del patrimonio di beni comuni costituito dalla viabilità storica su ferro ovvero dalle tratte ferroviarie dismesse, o che vengono rese disponibili per varianti del tracciato, nonché della viabilità minore e delle Regie trazzere che attraversano il territorio siciliano.

Fondatori del SiCyLab sono: Vincenzo Agliata, Gaetano Brucoli, Sebastiano Catena, Giambattista Condorelli, Giuseppe Gullotta, Francesco Licciardello, Umberto Marino, Dario Polimeni, Giovanni Sanfilippo, Giampaolo Schillaci.

Email: sicylab@gmail.com