



COMUNE DI RAGUSA

N. 395
del 18 OTT. 2011

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE

OGGETTO: Rifunzionalizzazione ad uso turistico ricreativo della linea ferroviaria dismessa Siracusa.-Ragusa-Vizzini-Val d'Anapo. Tratto c.da Annunziata-Stazione Chiaramonte Gulfi. Approvazione in variante al PRG. Proposta per il Consiglio.

L'anno duemila undici il giorno 5 alle ore 12,50
del mese di Ottobre nel Palazzo di Città e nella consueta sala delle
adunanze, in seguito ad invito di convocazione, si è riunita la Giunta Municipale con l'intervento dei Signori:

Presiede la seduta il Sindaco Nello Di Fernele

Sono presenti i signori Assessori:

	Presenti	Assenti
1. dott.ssa Maria Teresa Tumino	<u>z</u>	
2. dott. Giovanni Cosentini		<u>z</u>
3. ing. Mario Addario	<u>z</u>	
4. sig. Venerando Suizzo	<u>z</u>	
5. sig.ra Vita Migliore		<u>z</u>
6. geom. Francesco Barone	<u>z</u>	

Assiste il

Segretario Generale dott

Benedetto Barone

Il Presidente, constatato che il numero dei presenti è legale, dichiara aperta la seduta e invita i convenuti a deliberare sull'argomento in oggetto specificato

LA GIUNTA MUNICIPALE

-Vista la proposta, di pari oggetto n. 88232 /Sett. V del 10/10/2011

-Visti i pareri favorevoli sulla proposta espressi ai sensi della L.R. 11/12/1991 n°48 e successive modifiche:

- per la regolarità tecnica, dal Responsabile del Servizio;
- per la regolarità contabile, dal Responsabile del Servizio di Ragioneria;
- sotto il profilo della legittimità, dal Segretario Generale del Comune;

Ritenuto di dovere provvedere in merito;

-Visto l'art.12 della L.R. n.44/91 e successive modifiche;

ad unanimità di voti resi nelle forme di legge

DELIBERA

Approvare la proposta di deliberazione indicata in premessa per farne parte integrante e sostanziale e farla propria.

Pro forte forte integrante

Letto, approvato e sottoscritto.

IL SINDACO

L'ASSESSORE ANZIANO

IL SEGRETARIO GENERALE

Il sottoscritto messo comunale attesta che copia della presente deliberazione è stata affissa all'Albo Pretorio il
19 OTT. 2011 fino al 03 NOV. 2011 per quindici giorni consecutivi.

19 OTT. 2011

19 OTT. 2011

Ragusa, il

IL MESSO COMUNALE
IL MESSO NOTIFICATORE
(Licitra Giovanni)

Certificato di immediata esecutività della delibera

- () Certifico che la deliberazione è stata dichiarata immediatamente esecutiva ai sensi del 2° Comma dell'Art.12 della L.R. n.44/91.
() Certifico che la deliberazione è stata dichiarata urgente ed immediatamente esecutiva ai sensi dell'Art.16 della L.R. n.44/91.

IL SEGRETARIO GENERALE

Ragusa, il

- () Certifico che, contestualmente all'affissione all'Albo, la deliberazione è stata trasmessa in copia ai capi gruppo consiliari, ai sensi del 4° Comma dell'Art.15 della L.R. n.44/91.
() Certifico che entro dieci giorni dall'affissione all'Albo è/è stata formulata richiesta di sottoposizione a controllo dell'atto deliberativo, ai sensi dei commi 3° e 5° dell'Art.15 della L.R. 44/1, così come sostituito con l'Art.4 della L.R. 23/97.

IL SEGRETARIO GENERALE

Ragusa, il

Il sottoscritto messo comunale attesta che copia della presente deliberazione è rimasta affissa all'Albo Pretorio di questo Comune per quindici giorni consecutivi dal 19 OTT. 2011 al 03 NOV. 2011 senza opposizione/con opposizione

Ragusa, il

IL MESSO COMUNALE

Certificato di avvenuta pubblicazione della delibera

Vista l'attestazione del messo comunale, certifico che la presente deliberazione, è stata affissa all'Albo Pretorio di questo Comune il giorno 19 OTT. 2011 ed è rimasta affissa per quindici giorni consecutivi decorrenti dal 19 OTT. 2011 senza opposizione/con opposizione.

IL SEGRETARIO GENERALE

Ragusa, il

Certificato di avvenuta esecutività della delibera

Certifico che la deliberazione è divenuta esecutiva dopo il decimo giorno della pubblicazione.

Ragusa, il

IL SEGRETARIO GENERALE

CITTÀ DI RAGUSA

Per Copia conforme da servire con il provvedimento.

Ragusa, il 19 OTT. 2011

SEGRETARIO GENERALE

(Licitra Giovanni)



COMUNE DI RAGUSA

SETTORE	V

Prot n. 88232 /Sett. V

del 10/10/2011

Proposta di Deliberazione per la Giunta Municipale

OGGETTO : Rifunzionalizzazione ad uso turistico, ricreativo della linea ferroviaria dismessa Siracusa.-Ragusa-Vizzini-Val d'Anapo. Tratto c.da Annunziata -Stazione Chiaramonte Gulfi.. Approvazione in variante al PRG. Proposta per il consiglio

Il sottoscritto arch. Ennio TORRIERI, Dirigente del Settore V Assetto ed Uso del Territorio, propone alla Giunta Municipale il seguente schema di deliberazione:

Premesso che

- con protocollo n. 36825 del 3/07/2008 la Provincia regionale di Ragusa, la Soprintendenza ai BB CC AA di Ragusa, L'Azienda Foreste demaniali di Ragusa ed il Comune di Ragusa si impegnavano ad avviare, nel rispetto delle reciproche competenze istituzionali, tutte le possibili azioni ed iniziative atte a favorire l'avvio e la realizzazione dell'intervento di *"Rifunzionalizzazione ad uso turistico ricreativo e trasformazione in greenway del tracciato della ex ferrovia secondaria"*, estendendo successivamente l'intesa con i comuni di Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Monterosso Almo tramite ulteriore atto di intesa;
- il relativo progetto, con la regia delle strutture tecniche delle amministrazioni aderenti all'intesa, è stato immediatamente avviato sia per la tratta urbana nell'abitato di Ragusa che per la parte extra urbana della periferia di Ragusa all'abitato di Giarratana (confine provinciale);
- con DDG 714/area 3 TR del 29/09/09 (GURS n° 49/2009), L'Assessorato regionale del Turismo ha emanato l'avviso per la selezione dei progetti relativi ai finanziamenti previsti dalla linea di intervento 3.3.2.4 del P.O.. F.E.S.R. 2007/2013 e quindi la Provincia Regionale di Ragusa ha completato la progettazione definitiva per il tratto che va dalla periferia di Ragusa (c.da Nunziata) alla antica stazione di Chiaramonte Gulfi;
- con DDG n. 609 (allegato B) il suddetto progetto è stato escluso dal finanziamento per le difformità del tracciato con le previsioni del PRG vigente del comune di Ragusa. , in quanto le aree di sedime dell'ex ferrovia secondaria , vendute negli anni ai privati, risultavano interessate , in alcuni tratti, da costruzioni civili.
- con richiesta n° 52/2010 (nota n. 12796 del 26.02.2010), la Provincia Regionale di Ragusa,

richiedeva pertanto, l'approvazione in variante allo strumento urbanistico vigente in n° 7 (sette) tratti del tracciato della pista ciclabile riportato nella tavv. 9 e 4 , scala 1:10.000 del PRG vigente, del suddetto progetto di *Rifunzionalizzazione ad uso turistico ricreativo e trasformazione in greenway del tracciato della ex ferrovia secondaria*“ con la conseguente apposizione del vincolo preordinato all'esproprio. Il Tratto oggetto dell'intervento è quello che ha inizio proprio dalla periferia di Ragusa, in corrispondenza dell'incrocio fra la S.S. 11tr5 Sud occidentale sicula e la S.P. Annunziata-Maltempo (metri 630 s.l.m.) e si conclude in corrispondenza della stazione di Chiaramonte (metri 845 s.l.m.), sviluppandosi praticamente in parallelo al tracciato della suddetta Strada provinciale Annunziata -Maltempo, con una lunghezza complessiva di circa 11-700 Km e con un dislivello pari a 215 ml.;

- Sul suddetto progetto venivano acquisiti:
 - il parere favorevole della CEC del 2/04/2010;
 - il Nulla Osta del Comando Forestale- Servizio Ispettorato Forestale di Ragusa n° 1731 di prot. del 16/04/2010;
 - l'Autorizzazione della Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Ragusa n. 459 del 27/04/2010;
 - il parere favorevole del Direttore del Servizio Igiene edilizio di Ragusa n. M43 del 22/03/2010;
 - il parere favorevole ai sensi dell'art. 13 della L. 64/74 dell'Ufficio del Genio Civile di Ragusa n° 10936 del 26/05/2010;

Preso atto

- che la Provincia Regionale di Ragusa, per il progetto in epigrafe, ha già attivato l'Avvio di procedimento ai sensi della l.r. n. 241/90 e del D.P.R. 327/01;
- che l'intervento di rifunzionalizzazione e recupero del vecchio sedime dell'ex ferrovia secondaria a fini ciclo turistici si inquadra in vari strumenti di pianificazione e programmazione come : il P.T.P. (azione E4c); il “*Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia* (decreto 6 giugno 2005); nell'idea Forza del PIT “*quattro città ed un parco per vivere gli Iblei*”;
- che la variante proposta consiste nella modifica di n° 7 (sette) tratti del tracciato della pista ciclabile riportato nella tavv. 9 e 4 , scala 1:10.000 del PRG vigente come riportato nell'Allegato integrativo di progetto;

la Giunta Municipale

Vista la proposta di pari oggetto n.88232/Sett.✓ del 10-10-2011 ;

Ritenuto di dovere provvedere in merito;

Visto l'art.12 della L.R. n.44/91 e successive modifiche;

ad unanimità di voti, resi nelle forme di legge;

DELIBERA

Di proporre al Consiglio Comunale di :

- 1) di approvare in variante al PRG vigente , il progetto della provincia regionale di Ragusa, di *Rifunzionalizzazione ad uso turistico ricreativo e trasformazione in greenway del*

- tracciato della ex ferrovia secondaria ";*
- 2) di demandare al Dirigente del Settore V° di attivare le procedure previste dall'art. 3 della l.r. 71/78,

Ai sensi e per gli effetti della L.R. 11/12/1991, n.48 e art. 12 L.R. 30/2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica.

Ragusa II, 9-10-2011

Il Dirigente

Ai sensi e per gli effetti della L.R. 11/12/1991, n.48 e art. 12 L.R. 30/2000, si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità contabile.

L'importo della spesa di €.
Va imputata al cap.

Si da atto che la retroscritta proposta non comporta, né direttamente né indirettamente, oneri finanziari, né presenta alcuno degli aspetti contabili, finanziari e fiscali previsti dalle vigenti norme, per cui il parere della regolarità contabile non è necessario in quanto si risolverebbe in atto inutile.

Ragusa II, 9-10-2011

Il Dirigente

Ragusa II, 13-10-2011
Il Responsabile del Servizio Finanziario

Ragusa II,



13-10-2011
Il Responsabile Generale
dott. Benedetto Buscema

Motivazione dell'eventuale parere contrario:

Da dichiarare di immediata esecuzione

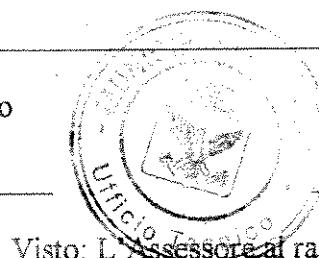
Allegati – Parte integrante:

22200005 GENERALI

Ragusa II, 11-10-2011

Il Responsabile del Procedimento
Arch Aurelio BARONE

Il Capo Settore
Arch Ennio TORRIERI



Visto: L'Assessore al ramo



RI-FUNZIONALIZZAZIONE AD USO TURISTICO-RICREATIVO DELLA LINEA FERROVIARIA DISMESSA SIRACUSA - RAGUSA - VIZZINI VAL D'ANAPO

**TRATTO DA RAGUSA - C.DA ANNUNZIATA ALLA STAZIONE DI CHIARAMONTE GULFI,
Parte integrante e sostanziale alla
Delibera di Giunta Municipale**

N° 395 del 18 OTT. 2011

PROGETTO DEFINITIVO

COORDINAMENTO:

Vera Greco - Soprintendenza BB.CC.AA. di Ragusa
Antonino De Marco - Azienda Regionale Foreste Demaniali
Vincenzo Corallo - Provincia Regionale di Ragusa

R.U.P.:

Salvatore Distefano - Provincia Regionale di Ragusa

GRUPPO DI LAVORO INTERNO:

Salvatore Dipasquale
Antonino Cataudella
Costantino Puglisi
Giuseppina Greco
Marco Battaglia
Antonio DiQuattro
Carmelo Criscione

Geologia - Geotecnica:

Giuseppe Scaglione
Piero Quaranta

COLLABORATORI ESTERNI:

Giuseppe Cicero (Ingegneria naturalistica - Messa in sicurezza)

Marco Giudice (Studio Socio-economico)

Daniele Pavone (Inquadramento Storico-Bibliografico)

TAVOLA	CONTENUTO	SCALA
	INQUADRAMENTO NEL CONTESTO TERRITORIALE E PROGRAMMATICO	
AA.1	Relazione generale di inquadramento territoriale e programmatico	

SOMMARIO

PREMESSA	2
1. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO.....	3
2. IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO	6
2.1 Il piano territoriale provinciale	6
2.2 Il piano d'ambito montano e la azione strategica 4 del piano art.77 L.R. 6/2001.....	7
2.3 Il Piano regionale della mobilità non motorizzata.....	8
3. I PROGETTI CORRELATI	10
3.1 Il progetto “Passiblei”.....	10
3.2 Il P.I.T. n° 2 “Quattro città ed un parco per vivere gli ible”	11
3.3 Il Patto territoriale “Ragusa”	12
3.4 Il Leader II - Gal Co.P.A.I.....	12
3.5 La Programmazione 2007 2013 – POIN FESR - Attrattori culturali	12
4. IL PROGRAMMA OPERATIVO FESR 2007-2013.....	13
5. ELEMENTI DEL CONTESTO TERRITORIALE.....	15
5.1 L'ambito montano ibleo	15
5.2 La strategia progettuale nel rapporto con il territorio attraversato	17
6. CONNESSIONE ALLE RETI NATURALISTICHE.....	19

RI-FUNZIONALIZZAZIONE AD USO TURISTICO- RICREATIVO DELLA LINEA FERROVIARIA DISMESSA SIRACUSA - RAGUSA - VIZZINI - VAL D'ANAPO

**TRATTO DALLA PERIFERIA DI RAGUSA, C.DA ANNUNZIATA, ALLA
VECCHIA STAZIONE DI CHIARAMONTE GULFI, RICADENTE IN
PROVINCIA DI RAGUSA**

RELAZIONE GENERALE DI INQUADRAMENTO TERRITORIALE E PROGRAMMATICO

PREMESSA

La riqualificazione della vecchia rete di sentieri e infrastrutture di cui è intessuta la provincia di Ragusa, soprattutto nella aree del comprensorio montano, può costituire la risposta più efficace al fabbisogno di fruizione turistico-ricreativa del territorio nelle sue molteplici valenze storico, culturali, naturalistiche, paesaggistiche e ambientali.-

Già da tempo, a ciò indirizzando i rispettivi atti di programmazione e pianificazione comprensoriale, i vari soggetti territoriali istituzionali (Provincia, Comuni, Soprintendenza, Azienda demaniale, etc.) hanno riconosciuto l'opportunità di organizzare il sistema storico della mobilità minore non, o solo occasionalmente, interferente con la viabilità principale, che possa guidare il visitatore, sia esso turista, semplice studente o conoscitore dei luoghi e della materia, attraverso un territorio ed un paesaggio di grande fascino e silenziosità-.

Sotto questo aspetto, il tracciato della dismessa ferrovia secondaria *Siracusa - Vizzini Licodia - Ragusa* rappresenta oggi, non solo fisicamente, l'asse portante del complessivo sistema itineraristico ciclopedonale, e in definitiva opportunità irrinunciabile per la valorizzazione turistico-ricreativa del bacino montano ibleo e più in generale del complessivo sistema economico della Sicilia Sud-orientale turistico .-

In tutta evidenza, lo sviluppo complessivo del tracciato, anche nelle sue estensioni nelle province di Siracusa e Catania, può costituire attrattiva di sicuro richiamo per molteplici ragioni: la lunghezza, la bellezza paesaggistica dei territori attraversati, il fascino intrinseco della vecchia infrastruttura ferroviaria lungo cui si sviluppa, il ricco contesto di emergenze esistenti al contorno, siano essi fabbricati rurali, beni architettonici e/o archeologici, aree naturalistiche, etc..-

Le ragioni di riconversione della vecchia ferrovia sono anche e soprattutto connesse alla considerazione che, collegando i centri di Ragusa, Siracusa e Vizzini, essa costituisce in definitiva il naturale asse portante della viabilità non motorizzata del comprensorio barocco

della Val di Noto, ricco dell'incomparabile patrimonio dei suoi centri storici di riconosciuto interesse storico e architettonico (Noto Scicli, Modica, Ragusa Ible, etc.,).-

Non ultime infine, le ragioni connesse alle enormi potenzialità di riconversione ad uso turistico-ricreativo del ricco patrimonio di insediamenti rurali, la maggior parte ancora oggi attivi che, opportunamente coinvolti, andrebbero costituiscono un enorme bacino di offerta potenziale per la ricettività minore o per la ristorazione.-

Proprio in considerazione di tali evidenti prospettive, già con protocollo n.36825 del 03.07.2008 la Provincia Regionale di Ragusa, la Soprintendenza ai BB.CC. e AA. di Ragusa, l'Azienda Foreste Demaniali di Ragusa ed il Comune di Ragusa, si impegnavano ad avviare, nel rispetto delle reciproche competenze istituzionali, tutte le possibili azioni ed iniziative atte a favorire l'avvio e la realizzazione dell'intervento di *"Ri-funzionalizzazione ad uso turistico ricreativo e trasformazione in greenway del tracciato della ex ferrovia secondaria"*, estendendo successivamente l'intesa con i Comuni di Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Monterosso Almo tramite ulteriore atto di intesa.-

Con la regia delle strutture tecniche delle amministrazioni aderenti all'intesa, il relativo progetto è stato immediatamente avviato sia per la tratta urbana nell'abitato di Ragusa che per la parte extra-urbana dalla periferia di Ragusa all'abitato di Giarratana (confine provinciale), fermo restando l'intendimento di procedere alla rifunzionalizzazione ed al recupero dell'intero tracciato ferroviario coinvolgendo a tale fine anche le province di Siracusa e Catania.-

Considerato che con D.D.G n714/Area3 TR del 29.09.2009, pubblicato sulla G.U.R.S. n49 del 23.10.2009, l'Assessorato regionale del turismo, comunicazione e trasporti ha emanato l'avviso per la selezione dei progetti relativi ai finanziamenti previsti dalla linea di intervento 3.3.2.4 del P.O. F.E.R.S. 2007/2013, si è quindi proceduto a completare la progettazione definitiva per il tratto che va dalla periferia di Ragusa (c.da Nunziata) alla antica Stazione di Chiaramonte, che sotto l'aspetto meramente territoriale interessa i territori dei Comuni di Ragusa e Chiaramonte Gulfi.-

1. LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

La ex ferrovia a scartamento ridotto per la quale si propone la ri-funzionalizzazione a pista ciclabile, fu realizzata per collegare i comuni dell'entroterra Ibleo con Siracusa, Ragusa e Vizzini, esclusi dalla ferrovia a scartamento normale Siracusa Noto - Ragusa - Licata. Pertanto l'intero tracciato interessa le tre province delle Sicilia sud-orientale: Siracusa, Catania e Ragusa.

Anche se sotto l'aspetto meramente amministrativo l'intervento specifico in progetto interessa i territori dei Comuni di Ragusa e Chiaramonte Gulfi, esso si colloca in posizione strategica nel contesto dell'intero comprensorio montano della Provincia, sostanzialmente interagendo fortemente anche con gli abitati di Monterosso Almo e di Giarratana.-

Chiaramonte Gulfi (8424 abitanti). La cittadina, distante circa 19 km dal capoluogo Ragusa, è posta su una collina a 662 m. di altitudine, ai piedi di un gruppo di monti, fra i quali spicca l'Arcibessi (alto 903 m.).

Il nucleo originario di Gulfi risale ai secoli XII-XIII, venne distrutto poi dagli Angioini e ricostruito successivamente dai Chiaramonte. Alla struttura medievale fa riscontro uno stile architettonico tipicamente barocco a seguito della ricostruzione post-terremoto.

A parte alcune piccole industrie, l'economia Chiaramontana è principalmente agricola. Oltre alle mandorle, al frumento e ai prodotti ortofrutticoli un posto di grande rilevanza è dato dall'olivicoltura..

Giarratana (3411 abitanti). L'abitato di Giarratana, distante circa 15 km dal capoluogo Ragusa, è il più piccolo centro abitato della provincia.

Situata prima del terremoto in luogo diverso, attualmente denominato Terravecchia, essa presenta un impianto regolare con vie diritte e ampie che congiungono la parte bassa a quella alta della città.

Nei suoi dintorni sono state scoperte delle stazioni preistoriche, come quella di Scalona, risalente al secondo millennio a.C. e Donna Scala, di un periodo più recente. In queste stazioni si ha già l'evidenza Storica che la zona è stata abitata da popoli antichi, sicuramente dei Siculi.

L'economia di Giarratana è basata quasi esclusivamente sull'agricoltura, con un'ottima produzione di frumento, legumi, olio, mandorle e altri prodotti della terra tra cui spicca la produzione della cipolla dal colore bianco, dalla forma schiacciata e di grandi dimensioni. Scarsa è la produzione di formaggi e dei prodotti dell'allevamento del bestiame.

Monterosso Almo (3503 abitanti). Dista circa 24 km dal capoluogo Ragusa, si trova sulla sommità di una collina a circa 691 m di altitudine, circondato da monti più alti che gli impediscono di godere di enormi panorami come accade per Chiaramonte, ma che lo riparano dai venti freddi.

È il paese più alto e più a nord della provincia. Il suo territorio è prevalentemente montuoso, povero e poco irriguo ad esclusione di alcune piccole zone.

Monterosso ha radici storiche che affondano nella notte dei tempi. Nel suo territorio oltre alla necropoli di Calaforno è stato rinvenuto l'abitato di monte Casasia, sito a 738 m. di altitudine, queste scoperte dimostrano come il territorio sia stato già abitato in tempi preistorici da popolazioni sicule.

L'economia Monterossana è quasi esclusivamente agricola. Un discreto sviluppo ha la pastorizia con buona produzione di formaggio pecorino. Il territorio, oltre a quella dei cereali, ha una buona produzione di mandorle, noci, fichi, olive e discreti vigneti, ma soprattutto delle buone e grosse ciliegie (raffiuni).

Ragusa (67 535 abitanti). Dista circa 258 km dal capoluogo di regione Palermo e circa 100 km da Catania. Essa è posta su un altipiano a 502 m s.l.m., solcato da due profonde incisioni (cave): la cava di San Leonardo e la cava di Santa Domenica ed è divisa in due distinti nuclei, Ragusa Inferiore (l'antica Ibla) e Ragusa Superiore,

La città palesa nella differente struttura urbanistica il suo passato di località devastata da un'intensa attività sismica. In seguito al catastrofico terremoto del 1693 si procedette alla ricostruzione della città vecchia nello stesso luogo della originaria (Ibla) e alla costruzione di nuovi edifici in un altopiano adiacente, facendo nascere il primo nucleo di Ragusa Nuova disposto su un reticolato di tipo moderno, con vie larghe e simmetriche.

Dal punto di vista economico la città vanta la presenza di oli essenziali e combustibili liquidi nelle miniere di rocce asfaltiche, mentre nel campo zootecnico è attivo l'allevamento dei bovini della razza modicana, in parte integrata con altre razze. Accanto all'allevamento dei bovini anche alcuni tipici prodotti favoriscono l'economia locale, come ad esempio il tipico formaggio ragusano, "il caciocavallo".

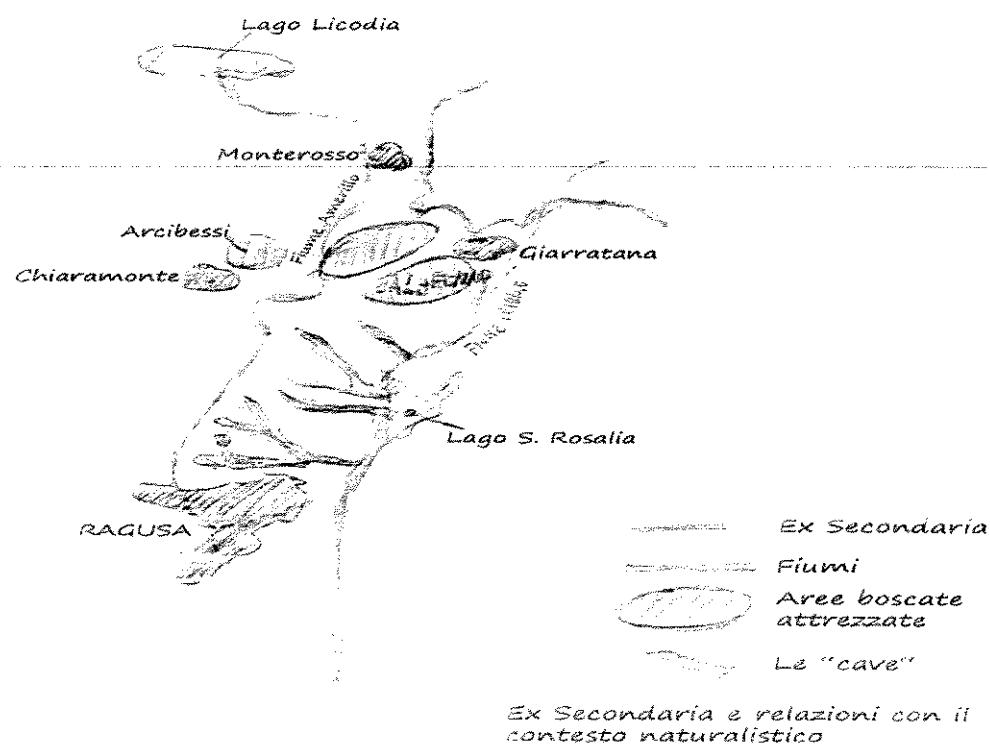
L'attività agricola nel ragusano avviene soprattutto nella masseria; spesso molto grande, è costituita da un ampio cortile centrale lastricato, "u bagghiu", il cuore del fabbricato, dai magazzini usati per gli attrezzi, per la raccolta del grano, essendo la masseria ragusana legata contemporaneamente all'allevamento e alla coltivazione dei cereali. Importante prodotto del ragusano è anche il miele, caratteristico quello di "satra", un cespuglio che cresce sugli altopiani. Tra le più tipiche e diffuse espressioni di artigianato si evidenzia la pratica del ricamo, a mano o a telaio.

* * * * *

La tratta ferroviaria dismessa Ragusa - Giarratana, a scartamento ridotto, parte dal cuore della città Iblea, a quota 518 m. s.l.m. e compie i primi chilometri, affiancata alla linea ordinaria per Comiso - Vittoria - Gela, uscendo dalla parte sud della città. Essa piega successivamente verso nord, e comincia a guadagnare quota, man mano che si avvicina al cuore dell'altopiano ibleo. Dopo 7,3 Km. incrocia la S.S. 115 e si affianca alla strada provinciale che procede verso Chiaramonte Gulfi, giungendo presso la ex stazione, posta a quota 845 s.l.m..

Il tratto oggetto di intervento è quello che ha inizio proprio dalla periferia di Ragusa, in corrispondenza dell'incrocio fra la S.S. 115 Sud.-Occidentale Sicula e la S.P. Annunziata - Maltempo (metri 630 s.l.m.) e si conclude in corrispondenza della Stazione di Chiaramonte (metri 845 s.l.m.), sviluppandosi praticamente in parallelo al tracciato della suddetta Strada provinciale Annunziata - Maltempo, con una lunghezza complessiva di circa 11+700 km e con un dislivello pari a 215 ml.

Come meglio esplicitato negli elaborati progettuali (tavole grafiche e relazioni) obiettivo del progetto è porre il rapporto tra la linea ferroviaria e il contesto paesaggistico-ambientale come filo conduttore per il coinvolgimento dei luoghi circostanti.



La riqualificazione dell'ex-ferrovia secondaria a percorso ciclo-turistico con carattere naturalistico e culturale ambisce a promuovere forme di sviluppo sostenibile, coinvolgendo gli elementi areali (centri storici, aree attrezzate e forestate, paesaggi incontaminati) e quelli individuali (beni culturali, aree archeologiche, nivere, etc.) presenti nella zona.

Data la posizione baricentrica del percorso rispetto ai quattro centri montani: Chiaramonte Gulfi, Giarratana, Monterosso Almo e Ragusa, il progetto, si propone, inoltre, di contribuire a stimolare la nascita di un sistema ricettivo nelle città interessate, tramite la promozione di agriturismo attraverso il recupero di parte delle masserie e dei casali abbandonati, nonchè tramite la creazione di città-albergo con il recupero delle costruzioni dismesse dei centri storici.

Accanto a quest'intervento vanno considerate le altre iniziative programmate: rivalORIZZAZIONE ed incentivazione di altre risorse territoriali, (valle del fiume Irminio, Parco di Calaforno, riqualificazione del lago di S. Rosalia, etc.); tutela delle valli lungo i fiumi, delle "cave", etc.

2. IL QUADRO PIANIFICATORIO DI RIFERIMENTO

L'intervento di ri-funzionalizzazione e recupero del vecchio sedime dell'ex ferrovia secondaria a fini ciclo turistici, si inquadra oggi in vari strumenti di pianificazione e programmazione ma, in relazione alla sua evidente connotazione sovracomunale, trova essenzialmente la sua legittimazione urbanistica nel Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Ragusa.

2.1 Il piano territoriale provinciale

Il tema della razionalizzazione e dell'individuazione di un sistema di percorsi viene valutato con particolare attenzione dai Programmi di Settore " Beni Culturali", "Viabilità e trasporti" e "Turismo" del Piano Territoriale Provinciale predisposto ai sensi dell'art.12 della L.R. 06.03.1986, n.9, adottato con Deliberazione di C.P. n.51 del 04.10.2001 e approvato con D.D. A.R.T.A. n.1376 del 24.11.2003.-

La rifunzionalizzazione della ex ferrovia secondaria si inquadra nelle previsioni del Piano Territoriale Provinciale soprattutto per quanto riguarda l'attenzione posta alla valorizzazione del sistema dei beni rurali diffusi e dello sviluppo economico dell'ambito montano.

L'intervento di riqualificazione dell'ex ferrovia secondaria individuato nel P.T.P. come azione *E4c – Tutela e valorizzazione ricreativa del tracciato della ferrovia secondaria* è classificato come azione diretta che ha una ricaduta cogente sugli strumenti urbanistici sottordinati e quindi costituendo variante agli stessi.

L'intervento trova comunque molteplici coerenze con diversi programmi di settore del P.T.P. e con le rispettive direttive di intervento, le principali delle quali sono sinteticamente richiamate nella seguente tabella.-

Settore	Diretrice di intervento	Azioni
B – Beni Culturali	3 – Promozione di itinerari e valorizzazione	<i>B3a – Creazione del sistema degli itinerari di interesse archeologico</i> <i>B3b – Creazione del sistema degli itinerari del paesaggio rurale</i>
C - Agricoltura, foreste, zootecnia e ambiente naturale	3 – Iniziative a carattere generale sul sistema agricolo ibleo	<i>C3e – Aziende pilota nell'ambito montano</i>
E – Viabilità e trasporti	4 – Iniziative di valorizzazione del sistema della viabilità	<i>E4a – Programma di aggiornamento e manutenzione della viabilità storica</i> <i>E4c – Tutela e valorizzazione ricreativa del tracciato della ferrovia secondaria</i> <i>E4d – valorizzazione ricreativo-ambientale del percorso dei centri costieri</i>
H - Turismo	2 – Costruzione di pacchetti integrati delle diverse componenti dell'offerta	<i>H2c – Turismo itinerante con mezzi non tradizionali</i>
	3 – Operazioni dirette di potenziamento delle infrastrutture di servizio	<i>H3b – Azioni dirette a supporto della creazione di itinerari</i>

La ri-funzionalizzazione della ex ferrovia secondaria, venendosi a collocare all'interno del quadro della programmazione provinciale definita dal Piano Territoriale Provinciale, si inserisce pertanto entro un più articolato panorama di interventi infrastrutturali direttamente connessi al più ampio sistema di scelte strategiche relative ai diversi settori tematici del Piano stesso.

2.2 Il piano d'ambito montano e la azione strategica 4 del piano art.77 L.R. 6/2001

Il P.T.P. ha individuato due ambiti geografici, quello costiero e quello montano, ritenuti particolarmente delicati in ordine ai processi di trasformazione territoriale (carenza di sviluppo nella zona montana, eccesso di sviluppo nella fascia costiera).

Nell'ambito delle previsioni generali di sviluppo definite nel Piano d'ambito della zona montana, il fabbisogno di turismo orientato alla natura e allo sport trova soddisfacimento attraverso alcune importanti azioni di intervento tra cui la più significativa per potenzialità di generare sviluppo è la “Tutela e valorizzazione ricreativa del tracciato della ferrovia secondaria” -

La attuazione del piano d'ambito montano, e delle varie azioni ivi ricomprese (fra le quali particolare rilievo riveste proprio la menzionata azione *E4c – Tutela e valorizzazione ricreativa del tracciato della ferrovia secondaria previsione*), ha avuto di recente un forte elemento propulsore nei finanziamenti provenienti dai saldi attivi dei bilanci finali di liquidazione degli Enti Economici della Regione, assegnati alla Provincia Regionale ai sensi dell'art. 77 L.R. 03/05/2001, n. 6, e ss. mm. e ii..

In particolare con il programma di investimento viene prevista una forte azione di sostegno per la economia montana mediante la azione strategica n.4 consistente in interventi volti a favorire lo sviluppo socio-economico del territorio in forma sostenibile, rafforzandone l'identità culturale e l'attrattività per investimenti e risorse "esterne".-

Il documento programmatico di tale azione (Indirizzi e strategie per il riequilibrio socio-economico dell'ambito montano) veniva approvato da questa Provincia con Deliberazione di G.P. n.142 del 02.05.2008 in uno all'accordo programmatico attuativo fra le varie istituzioni coinvolte, successivamente sottoscritto in data 16.06.2008.

Nell'ambito del documento suddetto, alcune azioni a carattere integrato sono ritenute prioritarie per innescare uno sviluppo utile a raggiungere l'obiettivo di invertire il processo di marginalizzazione dell'area.- Esse vengono pertanto già inizialmente connotate con la specifica designazione di "progetti pilota", ed in particolare:

- il progetto "Forestazione", finalizzato all'impianto produttivo e al presidio del territorio;
- il progetto "Itinerari", finalizzato al recupero e alla valorizzazione del sistema della mobilità alternativa ad prevalente uso turistico-ricreativo, **con particolare riguardo alla ri-funzionalizzazione del tracciato dimesso della ex ferrovia secondaria**;
- il progetto "Diga", finalizzato a favorire la integrazione fra il comprensorio dell'invaso di S.Rosalia ed più ampio sistema rurale montano, anche promuovendo un utilizzo turistico-ricreativo dell'invaso stesso e delle aree limitrofe.-

2.3 Il Piano regionale della mobilità non motorizzata

La riqualificazione della ex ferrovia secondaria risulta inserita, infine, nelle previsioni del **"Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia"** approvato dalla Giunta regionale e adottato dall'Assessore Regionale Territorio e Ambiente con DECRETO 6 giugno 2005 (Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Regione Siciliana - supplemento ordinario n. 28 del 1° Luglio 2005), di cui si riporta ne seguito uno stralcio descrittivo del tracciato.-

Questa linea a scartamento ridotto fu realizzata fra il 1912 ed il 1923 per collegare alcuni comuni dell'entroterra delle province di Siracusa e Ragusa, esclusi dalla ferrovia a scartamento normale Siracusa Noto - Ragusa - Licata costruita alcuni anni prima.

Fu scelto così un tracciato, estremamente tortuoso, che congiungeva quasi tutti i centri abitati posti fra Siracusa e Vizzini e ne fu anche prevista una diramazione per Chiaramonte Gulfi fino a Ragusa. La linea fu costruita dalla "S.A.F.S." (Società anonima per le ferrovie secondarie della Sicilia), che provvide anche all'esercizio, fino alla chiusura avvenuta il 18 febbraio 1949. Rimase ancora attiva fino al 30 giugno 1956 solo la tratta Siracusa - Palazzolo - Buscemi.

Linea Siracusa - bivio Giarratana - Vizzini Licodia

Da Siracusa all'ex stazione di Vizzini Licodia la distanza coperta è di circa 90 chilometri.

Il tracciato si snoda da Siracusa, fino a raggiungere Palazzolo Acreide, dove la ex stazione si trova a quota 517 s.l.m. e dove finalmente il tracciato comincia ad affacciarsi sull'altopiano Ibleo, per cui da questo punto esso sarà all'incirca pianeggiante, con una quota massima in corrispondenza di Buccheri e una successiva leggera discesa verso l'obiettivo finale.

Un lungo percorso con fondo sterrato, ma facilmente percorribile, conduce fino alle porte di Giarratana dove la ex stazione si trova a m. 550 s.l.m. e si incontrano brevi tratti asfaltati utilizzati per la piccola viabilità locale. Poi, piegando decisamente verso nord, si sfiora l'abitato di Monterosso Almo e ci si accosta verso nord-est, per avvicinarsi a Buccheri, di cui si distinguono i ruderi della ex stazione (m. 716 s.l.m.).

Il tracciato, integro, con fondo sterrato, comincia a scendere, si accosta quindi alla S.S. 124 e giunge nell'abitato di Vizzini (m. 585), dove è stato inglobato nella viabilità locale. Superato il paese, sfiora "la Cunziria", antico e suggestivo quartiere dedicato alla concia delle pelli, in corso di restauro. Talvolta scompare a causa del dissodamento del suolo di sedime per uso agricolo e finalmente giunge alla ex stazione di Vizzini Licodia, dove incontra la linea ferroviaria tutt'ora in esercizio da Catania a Caltagirone, via Grammichele.

Linea Ragusa – Giarratana

La tratta ferroviaria dismessa Ragusa - Giarratana, a scartamento ridotto, parte dal cuore della città Iblea, a quota 518 m. s.l.m. e compie i primi chilometri, affiancata alla linea ordinaria per Comiso-Vittoria - Gela, uscendo dalla parte sud della città.

Essa piega successivamente verso nord, e comincia a guadagnare quota, man mano che si avvicina al cuore dell'altopiano ibleo. Dopo 7,3 Km. incrocia la S.S. 115 e si affianca alla strada provinciale che procede verso Chiaramonte Gulfi, giungendo presso la ex stazione, posta a quota 845 s.l.m..

Quest'ultima cittadina, nota per la capacità culinaria nella preparazione della carne di maiale, è posta a ridosso di monte Arcibessi (m. 906), altura che determina un valico per il percorso ferroviario con conseguente formazione di uno spartiacque. Fino a tale punto il tracciato ferroviario dismesso si viene perciò a trovare in leggera salita, ormai immerso in un piacevole ambiente collinare, sovente rimboschito.

Superata la ex stazione di Chiaramonte, il percorso comincia a scendere e si affianca per alcuni

chilometri al modesto corso d'acqua chiamato dapprima Rio Scorciapoli e successivamente Rio Amerillo, che andrà a confluire nel lago Dirillo.

Esso si insinua in tre brevi gallerie nei pressi di Cozzo Pecorello e poco dopo in una quarta un po' più lunga (circa 370 m). Tali gallerie sembrano in buone condizioni, quindi recuperabili e consentono al tracciato di mantenere un andamento pianeggiante ad una quota di circa 670 m. s.l.m..

Dopo un altro paio di chilometri di lieve discesa, il tracciato confluiscce in quello della ferrovia

dismessa Siracusa - Vizzini, di cui ad altra relazione, a circa tre chilometri dall'abitato di Giarratana e ad altrettanti da Monterosso Almo, terza località squisitamente montana della provincia di Ragusa, che condivide con Chiaramonte e Giarratana un'ambientazione suggestiva, sia di carattere naturalistico, sia architettonico."

3. I PROGETTI CORRELATI

Oltre ai piani generali che disciplinano l'uso del suolo nell'ambito di ogni singolo comune ed al Piano Territoriale Provinciale "Il Sistema Ibleo", l'area di progetto è interessata da una ampia serie di interventi o programmi finalizzati alla valorizzazione delle attrattive storico-architettoniche e naturalistico-ambientali quale elemento propulsore per lo sviluppo turistico del comprensorio.-

3.1 Il progetto "Passiblei"

Le molteplici previsioni del Piano Territoriale Provinciale (itinerari di interesse archeologico., itinerari di visita al paesaggio rurale, etc.,) in ordine alla ri-organizzazione della viabilità minore quale struttura portante per la fruizione e la valorizzazione del ricco patrimonio di beni storico-architettonici e naturalistico-ambientali ampiamente diffusi nel territorio ibleo del territorio, ha trovato il suo inquadramento organico nel **progetto integrato "PASSIBLEI"**.-

Il progetto è stato avviato dalla Provincia regionale di Ragusa attraverso un forte coinvolgimento del partenariato socio-istituzionale locale, finalizzato ad una generale azione di organizzazione e recupero del proprio territorio rivolta sia al sistema della viabilità storica che al sistema delle sentieristica rurale, e con il duplice obiettivo di:

- creare un sistema organizzato per l'accesso e la fruizione dell'enorme patrimonio di beni diffusi che caratterizzano il comprensorio degli iblei, nell'ottica che, proprio per le sue interconnessioni funzionali con il tessuto antropico tradizionale, il sistema viario attraverso cui scoprire le peculiarità specifiche costituisce esso stesso un patrimonio storico-culturale da salvaguardare;
- assicurare, anche attraverso la individuazione di nuove funzioni economiche, il mantenimento della rete minore quale elemento infrastrutturale determinante per contrastare la progressiva marginalizzazione di ampie parti del territorio, e ciò, evidentemente, con specifico riferimento alle aree ricadenti nel comprensorio montano notoriamente soggette ad una costante diminuzione del presidio umano e al degrado delle attività tradizionali.-

A tale fine, in una prima fase è stato individuato il sistema nel suo complesso (denominato "Passi Iblei") attraverso una ottimizzazione delle potenziali interazioni fra la rete storica e il tessuto dei beni architettonici e rurali diffusi nel territorio, con l'obiettivo di procedere, una volta definita la costruzione del sistema e delle eventuali nuove funzioni da insediare, alla progettazione degli interventi specifici di sistemazione e recupero funzionale.

Il progetto generale del sistema veniva approvato con Deliberazione di G.P. n. 478 del 17.09.2003, e successivamente veniva avviata da questa stessa Provincia la progettazione esecutiva di alcuni tratti prioritari (Donnafugata e Cava d'Ispica), mentre altri tratti del sistema venivano inseriti nel P.L.T. "Quattro città e un parco per vivere gli Iblei"

Relativamente all'ambito montano, nel sistema "Passi iblei" si rilevano alcuni importanti elementi sul quali orientare le scelte di programmazione: forte domanda di turismo con mezzi di trasporto non tradizionale, elevata presenza di aree di interesse archeologico e/o storico-architettonico, alta valenza paesaggistica del contesto territoriale, un ricco tessuto di beni rurali ampiamente suscettibili di ri-funzionalizzazione ad uso turistico-ricettivo, e

soprattutto la presenza del vecchio **tracciato ferroviario dimesso** che attraversa l'intero territorio montano.-

Quest'ultimo, in particolare viene a costituire uno degli **elementi infrastrutturali portanti** per la messa a sistema della rete di itinerari e sentieri, sia per quanto riguarda il comprensorio montano della Provincia che, e soprattutto, per le evidenti potenzialità di interconnessione con l'intero comprensorio della Val d'Anapo.-

3.2 Il P.I.T. n° 2 “Quattro città ed un parco per vivere gli Iblei”

Con decreto DPR n. 94 del 18/06/02 e successivo DPR n. 175 del 4 Novembre 2002 è stato finanziato il Pit per un importo pari a circa 27 milioni di euro.

Attraverso questo finanziamento è stato possibile rendere operativo il processo di concertazione tra istituzione ed attori locali nato agli inizi del 2002.

Da un lato i soggetti proponenti (Comuni di Ragusa, Monterosso Almo, **Giarratana, Chiaramonte Gulfi** e la Provincia di Ragusa), dall'altro i 31 partners (Soprintendenza, Università, Consorzi- filiera lattiero casearia-olio, AAPIT, ASL, Camera di Commercio, ASI, Assindustria, Coldiretti, Confcooperative, CNA ecc,), hanno iniziato un percorso di concertazione fondato su un possibile sviluppo del territorio partendo da un obiettivo di fondo che era lo sviluppo dell'area montana, area svantaggiata, su cui fare confluire finanziamenti che avrebbero dovuto costituire il volano per il futuro sviluppo.

L'idea forza del PIT “Quattro città e un parco per vivere gli Iblei” consiste nel realizzare, all'interno del Sistema degli Iblei, un parco suburbano caratterizzato dall'omonimo tavolato, con al suo interno l'alto corso del fiume Irminio e le pendici del Monte Lauro e dai centri storici di **Ragusa, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Monterosso Almo**.

Veicolata dalle azioni del PIT, l'idea forza si concretizza nel recupero e nella valorizzazione delle risorse, nella connessione in rete delle città e dei siti, nella formazione di una nuova imprenditorialità che utilizzi queste risorse come beni economici per lo sviluppo e l'occupazione.

Una serie di interventi intersetoriali, strettamente connessi tra loro, sottendono a valorizzare il contesto territoriale e l'economia locale specificamente nei compatti turistici, agricoli e dell'artigianato.

Tra gli obiettivi del PIT, assumono significativa importanza il restauro degli ambienti naturali e storici, la definizione di itinerari di eccellenza, la creazione di centri informativi, formativi e di ricerca, il coinvolgimento delle scuole e in particolare dell'Università degli Iblei per la qualità della formazione, la definizione di un'immagine identificativa dell'area e il proporsi, alla comunità internazionale, come area ad elevata valenza turistica che sfrutta le risorse di qualità assieme al sole, al mare e al clima temperato della zona.

Le diverse ipotesi sono state formulate secondo il concetto che un territorio rurale per potersi sviluppare necessita di una serie di interventi intersetoriali che coinvolgendo beni pubblici, infrastrutture e imprenditorialità locale avrebbe permesso la nascita di nuove attività ed il consolidamento di quelle già esistenti.

3.3 Il Patto territoriale “Ragusa”

Il patto territoriale, approvato con decreto del Ministero del Tesoro n. 2388 del 27 novembre 2000, prevedeva 64 iniziative imprenditoriali con investimenti per circa 51 milioni di euro, di cui circa 47 milioni per iniziative imprenditoriali e 4 milioni per interventi infrastrutturali con un incremento dell'occupazione previsto pari a 600 nuovi posti di lavoro.

L'ambito territoriale comprendeva i comuni di Ragusa, Acate, Comiso, Vittoria, Giarratana, Monterosso Almo, **Chiaramonte Gulfi**, Scicli, Modica, Pozzallo ed Ispica.

3.4 Il Leader II - Gal Co.P.A.I.

Il Co.P.A.I., Consorzio Promozione Area Iblea, è stato fondato nel 1991 per progettare, realizzare e gestire il Programma Leader II. Obiettivo prioritario del progetto era fornire sostegno alle zone rurali svantaggiate mediante azioni a favore dello sviluppo locale.

I territori di azione del Leader erano rappresentati dai comuni di **Chiaramonte Gulfi**, **Giarratana**, Modica, Monterosso Almo.

Obiettivi:

- 1) formare nel tessuto sociale alcune figure professionali che siano nel futuro punti di riferimento per gli operatori economici e che fungano nel contempo da animatori dello sviluppo locale.
- 2) realizzare alcuni fondamentali interventi nel settore della valorizzazione culturale e turistica del territorio.
- 3) promuovere la trasformazione innovativa dei prodotti agricoli locali.
- 4) valorizzare la risorsa locale naturale, potenziando le attività esistenti.

3.5 La Programmazione 2007 2013 – POIN FESR - Attrattori culturali

Progetto proposto dalla Regione Sicilia dal titolo **“la Sicilia Greca” - Paesaggi e Storia dell’Altopiano Ibleo**.

Il polo attrattore denominato “la Sicilia Greca” evoca un coinvolgente viaggio nelle province di Siracusa, Ragusa e Catania, ossia nei territori che si connotano per la forte presenza di testimonianze risalenti al periodo della colonizzazione greca iniziato nell’VIII secolo a. C. e trova il suo nucleo centrale nel museo archeologico *“Paolo Orsi”* di Siracusa, il quale, illustra la preistoria e la storia di quasi tutti i principali siti archeologici della Sicilia centrale ed orientale, sino alla fine dell’età classica.

Il Polo della Magna Grecia, tuttavia, non offre soltanto testimonianze archeologiche. Esso, infatti, propone una ricca presenza di **siti naturali eccezionali**, molti dei quali connotati da un patrimonio storico ambientale di elevato valore paesaggistico: le aree costiere che hanno conservato tracce del sistema **dunale** e dei **pantani** (**Riserva Naturale di Vendicari**); gli habitat delle foci e degli **ambienti fluviali** (**Ciane, Irminio, Tellaro e Anapo**) che formano valli anguste e strette fra le rocce calcaree degli altipiani con una rada vegetazione spontanea; le caratteristiche “cave” di estremo interesse storico paesistico, caratterizzate da pareti rocciose ripide e quasi prive di vegetazione e da fondovalle ricchi di vegetazione lungo i corsi d’acqua, tra queste, la **Valle del Manghisi con Cava Grande del Cassibile**,

l'Alta Valle del fiume Anapo con i contrafforti di Pantalica, nonché Cava d'Ispica che certamente costituisce uno dei luoghi più importanti per la concentrazione di valori storici e ambientali; infine, il paesaggio agrario a campi chiusi caratterizzato da un fitto reticolino di muretti a secco e dal sistema delle masserie che connota un paesaggio unico e di notevole valore storico.

Si tratta, inoltre, di un'area interessata dalla proposta da parte del Ministero dell'Ambiente di primo Parco Nazionale, quello degli Iblei, che può rappresentare per il territorio una grande occasione di sviluppo e salvaguardia del patrimonio naturalistico e antropico con particolare riferimento alla biodiversità e le peculiarità culturali dell'area iblea.

Forti elementi attrattori in ambito turistico-culturale per il comprensorio ibleo sono ancora:

- la presenza **due importanti siti UNESCO**: le città tardo barocche del Val di Noto e Siracusa e le necropoli rupestri di Pantalica;
- **un susseguirsi di località costiere**, di particolare attrattiva e suggestione, quali il litorale di Scicli, con le caratteristiche dune, e, in genere, le coste del Siracusano e del Ragusano, teatro dello sbarco degli alleati anglo americani nel luglio del 1943.

Accanto a questi attrattori materiali, si devono mettere in luce **le risorse immateriali** del territorio considerato, quali la produzione enogastronomica (l'olio DOP, ciliegie (raffini), Cipolla di Giarratana, il caciocavallo, la cioccolata a Modica, il vino Cerasuolo a Vittoria, le mandorle e il vino Nero d'Avola ad Avola).

Taluni degli attrattori individuati nell'area mostrano già un interessante appeal in senso turistico nonché un soddisfacente livello di infrastrutturazione e di ricettività, che si intende però intensificare secondo forme di sostenibilità ambientale nonché estendere ad altre aree del contesto territoriale meno note e promosse nei circuiti tradizionali di visita.

4. IL PROGRAMMA OPERATIVO FESR 2007-2013

Nel contesto generale della agenda per lo sviluppo montano, l'intervento di ri-funzionalizzazione della ex ferrovia secondaria, oltre ad essere ampiamente atteso dall'utenza e fortemente condiviso a livello istituzionale, si integra nel quadro generale delle previsioni programmatiche oggi vigenti a livello regionale nei settori della mobilità alternativa non motorizzata e della valorizzazione dei beni culturali e ambientali, con particolare riguardo:

- al Programma Operativo Fesr Sicilia 2007/2013 adottato con Decisione della Commissione europea C(2007)4249 del 7 settembre 2007;
- al Programma per lo Sviluppo Rurale nella Regione Sicilia, adottato con Decisione della Commissione europea n.725 del 18.02.2008;

Gli assi e gli obiettivi del POR Sicilia 2007-2013 costituiscono il principale quadro di riferimento programmatico-finanziario per la attuazione del complessivo progetto di sviluppo.- Si riporta nel seguito l'asse di riferimento nel quadro generale attuativo del POR, con l'evidenziazione della misura interessata dal progetto.-

Asse 3: Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo

Obiettivo specifico 3.3: Rafforzare la competitività del sistema turistico siciliano attraverso l'ampliamento, la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta turistica ed il potenziamento di investimenti produttivi delle filiere turistiche

Linea di intervento 3.3.2.4 "Attivazione di un Piano strategico regionale per la mobilità dolce e/o non motorizzata (sedime ferroviario, greenways)"

Con D.A. n.6 del 5 febbraio 2009 l'Assessore Regionale del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, in riferimento alla Linea d'intervento 3.3.2.4 ha stabilito che le localizzazioni degli interventi, che coniugano diverse componenti quali archeologico - industriale - mineraria, oltre che naturalistico - ambientale - paesaggistico, incrementandone l'attrattività turistica, ed insistenti anche sulle tre macro aree sud - orientale, centro- meridionale, e nord- occidentale, individuate nel POIN (Programma operativo interregionale) "Attrattori culturali, naturali e turismo" prodotto dal Dipartimento territorio e ambiente in collaborazione con i dipartimenti dei beni culturali e del turismo, sono le seguenti:

- 1) linea ferroviaria dismessa Caltagirone - Piazza Armerina - Dittaino;
- 2) **linea ferroviaria dismessa Siracusa - Ragusa - Vizzini Val d'Anapo;**
- 3) linea ferroviaria dismessa Castelvetrano - Ribera;
- 4) linea ferroviaria dismessa Noto - Pachino (Vendicari).

Con successivo D.A. n.635/2009 l'Assessore Regionale del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, in riferimento alla Linea d'intervento 3.3.2.4 ha integrato quanto già indicato nel D.A. del 5 febbraio 2009, con le seguenti localizzazioni degli interventi:

- 5) linea ferroviaria dismessa Palermo - Corleone - San Carlo;
- 6) linea ferroviaria dismessa Castelvetrano - San Carlo -Burgio;
- 7) linea ferroviaria dismessa Castelvetrano - Porto Empedocle - Agrigento.

In ultimo con il D.D.G n714 del 29.09.2009 l'Assessorato Regionale del Turismo ha avviato la procedura valutativa a graduatoria per il finanziamento degli progetti previsti dalla menzionata linea di intervento 3.3.2.4 del P.O. F.E.S.R. 2007/2013.

Il bando prevede essenzialmente cinque differenti tipologie di greenways:

- 1)-**riverside greenways**, rive di fiumi (o d'altri corsi d'acqua) che scorrono in contesti extraurbani, spesso parte di programmi di riqualificazione di waterfront soggetti a degrado;
- 2)-**recreational greenways**, percorsi ricreativi di diverso tipo, come sentieri o passeggiate, spesso di lunga distanza, appoggiati a corridoi naturali come pure a canali, sedi ferroviarie dimesse e altre forme di viabilità;
- 3)-**ecologically significant natural corridors**, corridoi naturali ambientalmente significativi, con lo scopo di consentire gli spostamenti della fauna, lo scambio biologico, lo studio naturalistico e l'escursionismo;
- 4)-**scenic and historic routes**, itinerary panoramici e storici ;

5)-**comprehensive greenway systems or networks**, sistemi e reti di greenways, appoggiati alla morfologia naturale come valli e crinali, o semplicemente determinati dall'assemblaggio di corridoi con spazi aperti di varia natura, in modo da formare un'infrastruttura verde a scala comunale o anche regionale.

Pur essendo immediatamente riferibile alla tipologia di *recreational greenway*, in relazione alle sue intrinseche caratteristiche funzionali, alle evidenti interconnessioni con le reti esistenti e, soprattutto, alle prospettive di implementazione dell'itinerario lungo l'intera tratta ferroviaria dimessa Ragusa-Siracusa, presenta una forte vocazione di *scenic and historical route* oltre che una evidente propensione in ambito di *comprehensive greenway system*.-

* * * * *

5. ELEMENTI DEL CONTESTO TERRITORIALE

Secondo l'articolo 1 dello statuto dell'Associazione Italiana Greenways, il termine Greenways può essere interpretato come *"un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale"*.

Rimandando per ulteriori approfondimenti alla allegata relazione sui paesaggio e sulle opere di mitigazione, i caratteri territoriali del comprensorio interessato possono essere sinteticamente richiamati come segue.-

5.1 L'ambito montano ibleo

Anche se il tratto oggetto di progettazione ricade nei territori di Ragusa, Chiaramonte e Monterosso, il tracciato della ex ferrovia secondaria nella sua interezza si sviluppa lungo tutta la parte montana della Provincia, fortemente integrandosi con il contesto paesaggistico ed ambientale del territorio attraversato.-

Com'è ben noto l'ambito montano si estende all'estremo confine nord della provincia di Ragusa e confina:

- a nord con Vizzini e Licodia Eubea, comuni della provincia di Catania, raggiungibili tramite la S.S. 194 attraverso il valico di Monte Lauro (m. 995 s.l.m.);
- ad est con Buccheri, Palazzolo e Noto, comuni della provincia di Siracusa, cui si accede attraverso la S.P. 15 e la S.P. 57;
- a sud ed a ovest con gli altri comuni della provincia di Ragusa.

Esso è caratterizzato dalla propaggine meridionale dei monti iblei, che per la particolare composizione mineralogica e per le vicende tettoniche, presentano una morfologia spesso collinare con altopiani solcati da profonde incisioni con pendenze accentuate e disposte per lo più perpendicolarmente al fiume Irmilio (si veda vedi la tavola geo-morfologica allegata).

I rilievi risultano caratterizzati in media da altitudini variabili tra i 400 ed i 900 mslm , raggiungendo la massima elevazione nel monte Lauro (m 985 s.l.m.), che risulta la vetta più elevata dei monti Iblei, ma con altre cime di notevole rilevanza, quali: Arcibessi, Casale, Maltempo, Erbesso.

Clima. La relativa vicinanza al mare, la morfologia, l'azione dei venti, la notevole variabilità dell'esposizione e soprattutto il gradiente altimetrico della zona (370 -975 metri s.l.m.), contribuiscono a formare una vasta gamma di condizioni climatiche.

Il clima del territorio è di tipo mediterraneo, caratterizzato da inverni miti e piovi, e da estati calde e asciutte. Le precipitazioni sono concentrate nel periodo autunno -inverno, spesse volte distribuite irregolarmente con lunghi periodi di siccità nella stagione delle piogge.

I valori di temperatura media annua variano dai 13-14 °C di Monterosso; Chiaramonte ai 16-17 °C della valle dell'Irminio. Le temperature minime nel mese più freddo vanno dai 2 ai 6 °C, mentre le temperature massime del mese più caldo sono intorno ai 30-32 °C.

Dall'esame dei dati di piovosità si rileva immediatamente come la zona oggetto di studio sia caratterizzata da precipitazioni medie annue, variabili da 500 a 700 mm., tra i più elevati rispetto alla media della provincia.

I venti, di non trascurabile intensità e frequenza, provengono per lo più dai quadranti ovest e nord (inverno).

Laghi, fiumi e torrenti. Il territorio è compreso per la quasi totalità nel bacino imbrifero del fiume Irminio che ha le sorgenti alle falde del monte Lauro.

L'Irminio è delimitato da due versanti profondamente diversi fra loro: quello situato in destra orografica e quello situato in sinistra orografica.

La parte destra è caratterizzata da profonde incisioni entro cui scorrono delle acque di ruscellamento, quello destro da una morfologia meno accidentata che apporta meno all'Irminio.

Ai fini del modellamento delle pendici, risulta determinante l'azione chimica esercitata sulle rocce calcaree dalle acque meteoriche (carsismo). Tali fenomeni, unitamente alla maggiore consistenza e coesione della base geologica, determinano una morfologia a profili più aspri.

L'ambito è caratterizzato da un grande bacino artificiale ad uso idrico, dislocato lungo l'alveo dell'Irminio e con una capacità d'invaso pari a 1.536.000 mc.

E' in fase di realizzazione la condotta per utilizzare le acque dell'invaso nell'irrigazione delle aree agricole a valle

L'invaso influenza in maniera sensibile l'idrologia della zona, poichè intercetta la maggior parte dell'acqua dal bacino imbrifero dell'Irminio, modificandone sostanzialmente il deflusso.

Aree boschive. Nell'area della Comunità montana, su una superficie totale di 18.922 ettari, quella forestale occupa ben 5.025,75 ettari (26,56%), per lo più di proprietà demaniale (regione).

Di seguito si riportano i risultati dell'indagine condotto da questo Ufficio nel territorio della Comunità Montana, dal quale si ricavano utilissime indicazioni sui tipi fisionomici presenti nella zona.

TIPO DI BOSCO	SUPERFICIE ha	%
Misti di querceti caducifoglie e sempreverdi	188,69	3,75
Eucalipti misti a conifere	119,49	2,38
Misti di pini mediterranei e cipressi	3874,44	77,09
Altre superfici boscate	843,13	16,78
T O T A L E	5025,75	100,00

Grazie all'azione intrapresa da vari decenni dall'Ispettorato, l'attuale copertura forestale presenta condizioni strutturali e di densità migliori rispetto al passato, oltre ad aver subito sostanziali aumenti in termini di superficie.

I soprassuoli di pineta occupano una superficie di circa 3874,44 ettari (dai 400 ai 990 metri di quota), pari ad oltre il 77% di quella forestale totale, risultando così il tipo di bosco nettamente più diffuso nell'ambito montano.

Il bosco misto di latifoglie mesofile, composto da leccio, querce caducifoglie (quercia virgiliana, quercia amplifolia), è diffuso per lo più sulle pendici, a quote comprese tra i 400 ed i 900 metri.

I boschi di conifere, tutti di origine artificiale, risultano molto frammentati e distribuiti un po' ovunque. Le età variano per lo più dai 10 ai 50 anni.

Particolarità floristiche. Le particolari vicissitudini geo-tettoniche, unite a quelle socio-economiche ed ambientali, hanno favorito la conservazione di specie vegetali rare, endemiche, relitte, che sebbene più diffuse nelle incisioni alla destra orografica dell'Irminio, in virtù della sua morfologia assai tormentata e quindi più difficilmente accessibile ed antropizzabile, sono presenti anche nel resto della zona.

Esse si conservano in aree limitate, meno pesantemente alterate dall'azione antropica, presente da millenni in tutta l'area. Solo per citare alcune specie: Ophrys mirabilis, Ophrys laurensis, Putoria calabrica, etc.

5.2 La strategia progettuale nel rapporto con il territorio attraversato

Il termine green way indica percorsi non solo ciò vegetati, ma apprezzabili dal punto di vista ambientale e quindi naturalistico, paesaggistico, storico, architettonico e culturale con possibilità di movimento non solo per le persone, ma anche per gli animali, l'aria e l'acqua e quindi di collegamento: in tal senso percorsi pedonali protetti piacevoli dal punto di vista ambientale, sono “greenway”.

All'interno del sistema di greenway, possiamo distinguere percorsi per i pedoni, i ciclisti, le persone a cavallo, la fauna terrestre ed acquatica, gli altri tipi di utenti non motorizzati. In sintesi è possibile affermare che le greenway devono essere:

- “verdi” nel senso di possedere una piacevolezza ambientale;
- pensate per il movimento e devono collegare un luogo di origine con un luogo di destinazione;
- inserite in un contesto che abbia valenza o naturalistica o storica o ricreativa, o tutte queste insieme;

- adatte alla percorrenza singola o promiscua dei diversi utenti (pedoni, ciclisti, cavalieri, ecc.);
- possedere un carattere emotivo che le caratterizzi.

Secondo tale visione, le greenway costituiscono un sistema di percorsi, dedicati a una circolazione dolce e 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.

Come accennato in precedenza, la presenza del tracciato della ex ferrovia secondaria, sia per la caratteristiche piano-altimetriche che per le caratteristiche tipologiche dei manufatti, si integra fortemente con il contesto paesaggistico ed ambientale del territorio attraversato, ed anzi costituisce esso stesso una componente consolidata caratterizzante della struttura del territorio.-

Le nuove ragioni del riuso sono peraltro ampiamente coerenti con le originarie caratteristiche fisico-strutturali dell'opera (si pensi per esempio alle modeste pendenze del tracciato che ne consentono facilmente l'uso cicloturistico) e potranno essere quindi facilmente conseguite attraverso modesti interventi di ri-funzionalizzazione.-

Concretamente, esclusi i tratti trasformati in strade carrabili o compromessi per interventi edificatori, per la realizzazione della pista ciclabile il sedime dell'ex ferrovia secondaria (treno di Cicciu Piecura) può essere sfruttato per circa il 72% riferendoci all'intero percorso mentre, il tratto oggetto di immediata progettazione è integralmente sfruttabile e pertanto utilizzando materiali appropriati e tecniche di ingegneria naturalistica, l'impatto ambientale sarà praticamente nullo.

Dovendo le scelte progettuali discendere da una attenta individuazione delle risorse territoriali, prima di scegliere la collocazione delle aree di servizio e di sosta così come delle connettività (sentieri di collegamento, corridoi ecologici, etc.), è stata effettuata una attenta analisi dei seguenti elementi presenti lungo e/o nei dintorni della pista:

- Elementi di interesse naturalistico
- Elementi di interesse architettonico, storico, archeologico
- Elementi di interesse ed etno-antropologici (testimonianze del rapporto uomo e territorio)
- Possibilità di recupero e utilizzo delle strutture censite per scopi ricettivi e di servizio.
- Rapporti con i tessuti urbani e con le infrastrutture viarie ai fini della fruibilità

Per il motivo di cui sopra nelle apposite tavole grafiche indicate viene riportata una localizzazione preliminare delle emergenze più significative secondo la seguente tipologia:

- Componenti storico- artistiche: Insediamenti sacri, residenziali, produttivi e “nivere”, Necropoli e siti archeologici.
- Componenti architettoniche: Opifici, Cascine e Masserie, Chiese, abbazie, Edifici e nuclei storici, Musei.
- Componenti paesaggistiche: Aree Protette, Aree coperte da vegetazione di particolare pregio, Singolarità naturali, Grotte e corsi d'acqua, , Punti panoramici, Parchi, riserve, boschi.

Attraverso lo strumento dei "percorsi paesaggistici integrati", in cui rientra a pieno titolo la Greenway di progetto, che raccolgono siti, oggetti, monumenti, tradizioni, giacimenti culturali, integrati con gli altri aspetti della tradizione culturale, quali ad esempio tradizioni enogastronomiche, agricole, artigianali, si può costruire una "matrice di sviluppo" sulla quale tarare gli interventi di supporto e completamento dell'offerta al pubblico, perseguiendo i seguenti obiettivi:

- Far emergere la rete dei beni culturali e ambientali del contesto;
- Utilizzare l'immenso patrimonio di beni culturali e ambientali per garantire una salvaguardia degli stessi e una politica attiva di conservazione e valorizzazione;
- Incrementare forme di uso quanto più globali e sostenibili del territorio spalmando un turismo attento e qualificato nel tempo e nello spazio;
- Costituire un "ossatura" di supporto per uno sviluppo endogeno delle comunità insediate per uno sviluppo sostenibile;
- Aumentare la capacità di formazione della piccola e media impresa per stabilizzare e formare figure professionali legate alla specificità culturale dell'area.
- Favorire il restauro e la riqualificazione edilizia storica con immissione di attività compatibili: locali di ristoro, negozi, enoteche, ecc.
- Favorire il recupero dell'artigianato di qualità e l'incremento della produzione;
- Valorizzare l'agricoltura e ed i prodotti tipici;
- Favorire la creazione di nuove attività mussali anche da parte di privati
- Promuovere servizi per il turismo ed il tempo libero (guide turistiche, noleggio bici, etc.)

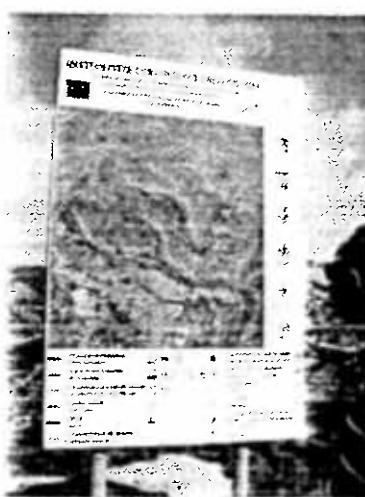
Tutto l'intervento sarà **fortemente caratterizzato da tecniche di ingegneria naturalistica**, nella considerazione che, al pari delle strade e dei corridoi ecologici, nel caso della greenway l'ingegneria naturalistica può intervenire efficacemente in diversi ambiti di rinaturazione e di mitigazione, soprattutto valorizzando gli elementi di maggior pregio del paesaggio ibleo: i muri a secco e le opere in pietra (alcuni ambiti, ricchi di tali elementi, sono così pregevoli che meriterebbero una tutela ad hoc di "micro - riserva").-

6. CONNESSIONE ALLE RETI NATURALISTICHE

Il percorso di recupero dell'ex tracciato ferroviario nel tratto compreso tra la stazione di Chiaramonte Gulfi e il bivio Monterosso Almo – Giarratana è inserito in un sistema di percorsi (vedi foto) che si incrocia con la Rete Natura 2000.

Natura 2000 è la rete ecologica europea costituita da aree destinate alla conservazione della biodiversità. Tali aree, denominate Zone di Protezione Speciale (ZPS) e Siti di Importanza Comunitaria (SIC), hanno l'obiettivo di garantire il mantenimento ed il ripristino di habitat e specie particolarmente minacciati.

In Sicilia, con decreto n. 46/GAB del 21 febbraio 2005 dell'Assessorato Regionale per il Territorio e l'Ambiente,



sono stati istituiti 204 Siti di Importanza Comunitaria (SIC), 15 Zone di Protezione Speciale (ZPS), 14 aree contestualmente SIC e ZPS per un totale di 233 aree da tutelare.

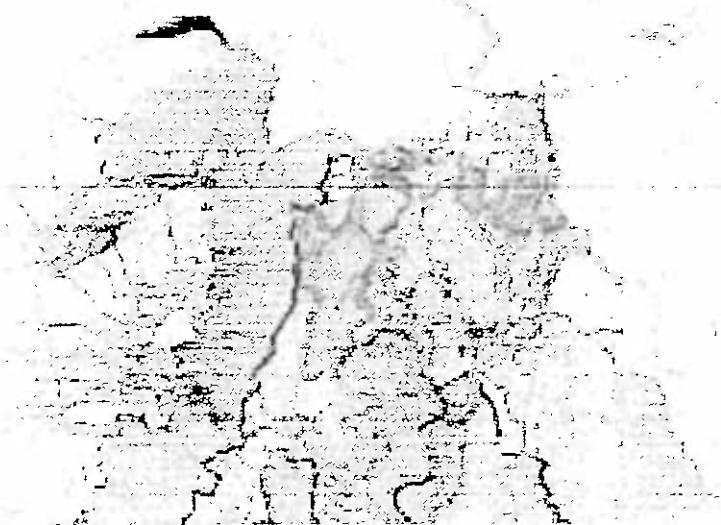
Le linee ferrate abbandonate sono certamente strumento di connettività ecologica: “.....
Dal punto di vista della fruizione le linee ferrate permettono l'ingresso ad aree di alto valore storico-archeologico e naturalistico.....”(cfr. Soprintendenza BB.CC.AA. Ragusa Piano Strategico Piano Paesistico).

La fruizione di tali percorsi deve associarsi all'implementazione del naturale tessuto ecologico ed irradiarsi dalla linea ferrata verso i sentieri che via via incontra come meglio dettagliato nel seguito.

La green way in progetto è una parte (circa ¼) della più estesa che collega Ragusa e Giarratana, con una posizione baricentrica del percorso rispetto ai quattro centri montani: Chiaramonte Gulfi, Giarratana, Monterosso Almo e Ragusa e che riutilizza la vecchia ferrovia Ragusa –Vizzini con un percorso naturale di grande fascino che corre con vari sentieri intersecandosi o parallelo con il corso del fiume Irminio (corridoio ecologico fluviale che nel tratto terminale è **SIC ITA 080001 - Foce del Fiume Irminio** e Riserva Regionale gestita dalla Provincia Regionale di Ragusa, che è lo stesso gestore della green way in progetto).

All'interno del territorio della green way ricade il sito “Natura 2000” **S.I.C. ITA 090023 “Montelauro”**.- Il sito ha un'estensione di 1601,244 ettari ed insiste nei territori dei comuni di Vizzini, Buccheri e **Giarratana**.

Il collegamento con il **SIC ITA 090023** (Monte Lauro), è diretto perché proprio dall'arrivo della green way in progetto diparte un sentiero del PIT verso Giarratana che prosegue verso Monte Lauro per circurlo a mezzacosta.



.... la vallata del fiume Irminio rappresenta, assieme a quella dell'Ippari, il corridoio ecologico meglio conservato.....un altro ambizioso progetto è quello dell'Istituzione del «Parco Regionale delle Cave del Fiume Irminio e della fiumara Modica - Scicli», ai sensi della L.R. 98/81 e della L.R. 14/88 esteso all'insieme delle valli fluviali ed al sistema degli insediamenti storici.....”(cfr. Soprintendenza BB.CC.AA. Ragusa Piano Strategico Piano Paesistico).

Si richiama inoltre che il documento strategico del Piano Paesistico della Provincia di Ragusa, redatto dalla Soprintendenza BB.CC.AA. nel Novembre 2008 prevede i progetti territoriali “Foce fluviale dell'Irminio” e “Qualità delle acque del fiume Irminio” che beneficeranno degli interventi nelle aste secondarie di monte dell'Irminio sul cui bacino insiste la green way: “.....*D'altro canto*

Rimandando alle allegate tavole grafiche, si riporta uno stralcio della tavola n° 1 del Piano Paesistico, quella dei Corridoi ecologici, da dove si evince come l'intera green way sia inserita sia tra corridoi verde che ad abbracciare la parte montana del sistema del Fiume Irminio, il più grande corridoio fluviale ibleo.

Su scala vasta non può poi non considerarsi che la green way è dentro il **Parco degli Iblei**, parco appena istituito ed unico nazionale nel territorio siciliano, e quindi di grande richiamo per i circuiti organizzati di cicloamatori e di trekker.

La green way, peraltro, rientra nei programmi di sviluppo rurale dei Comuni Montani in relazione alla promozione integrata di itinerari, in particolare quale azione integrata del Piano Strategico Intercomunale “TERRE IBLEE” – Mari & Monti”.