

Siamo partiti nel nostro ragionamento definendo i contorni del Parco Tematico come strumento verso lo sviluppo sostenibile del territorio ibleo. Abbiamo successivamente dimostrato come la ferrovia potesse essere la spina dorsale del Parco Tematico. Ora chiudiamo il cerchio evidenziando come una simile strategia territoriale porti con sé il valore aggiunto importantissimo della qualità urbana e territoriale.

E' evidente a tutti che l'obiettivo della qualità urbana poteva essere raggiunto anche attraverso altre strategie territoriali; che quello tracciato è solo uno tra i possibili percorsi nelle politiche di trasformazione territoriali, ma è altrettanto vero che "puntare sulla ferrovia" rappresenta per la Provincia di Ragusa un progetto territoriale di ampio respiro, con ricadute (economiche e non) in molteplici settori, non esclusivamente confinate al settore dei trasporti.

Si tratta in definitiva di dare il via ad un programma di interventi integrati sul territorio che a partire dal "sistema ferrovia" riescano a configurarsi come un insieme unitario di progettualità ad alto contenuto qualitativo ed identificativo.

Si possono individuare almeno tre livelli di progettualità. Il primo livello riguarda la scala del paesaggio, e ha a che fare da un lato con le opere di attenuazione dell'impatto ambientale, dall'altro con il coraggio progettuale di non pensare al progetto esclusivamente in termini mimetici, ma anzi utilizzare il paesaggio come elemento di confronto con cui dialogare. Il riferimento a tutti noto sono le opere di "land art" di Christo.

Il secondo livello, che dal punto di vista del progetto territoriale è forse il livello più ambizioso, riguarda la qualità urbana. Si tratta di utilizzare la chiave di lettura della ferrovia per gerarchizzare gli interventi di riqualificazione urbana nelle città ragusane. Ed ecco allora che nell'agenda degli interventi da porre a bilancio delle diverse amministrazioni pubbliche ci saranno gli interventi di riqualificazione degli spazi pubblici e privati lungo il percorso stazione-centro cittadino, ci saranno le stazioni e gli spazi connessi, ci saranno tutti quegli interventi tesi a razionalizzare il sistema di mobilità pubblica, etc. Ma soprattutto un canale preferenziale sarà riservato a quelle operazioni miste pubblico-privato che riusciranno ad attivarsi attraverso specifici "Programmi Complessi" di attuazione.

Un terzo livello infine riguarda la cura del dettaglio progettuale. Il progetto delle stazioni, delle fermate aggiuntive, delle carrozze ferroviarie, degli elementi di arredo, delle alberature, ... dovrà essere orientato verso obiettivi non solo di qualità progettuale, ma anche di identità locale. Il "genius loci" ibleo deve emergere da ogni dettaglio progettuale, così come deve essere chiaro il senso di appartenenza ad sistema unitario complessivo: quello del Parco Territoriale Ibleo.

La "chiusura del cerchio" è dunque avvenuta mettendo a punto un programma di interventi che agisce sullo sfondo della salvaguardia delle risorse ambientali e del patrimonio di valori del territorio ibleo. Tale programma si configura come un vero e proprio "Progetto Territoriale" le cui ricadute economiche vanno ben oltre gli stretti confini del

settore dei trasporti. Nello scenario che ne deriva la ferrovia viene ad assumere un ruolo complesso: di "volano" della trasformazione da un lato, e di strumento per orientare le politiche territoriali, dall'altro. Le scale del progetto territoriale sono molteplici, e spaziano dal livello delle scelte strutturali a quello delle scelte di dettaglio, ma il loro comune denominatore rimane il valore aggiunto che la ferrovia può portare al territorio ibleo in termini di qualità urbana e di valorizzazione paesaggistica.

# VERSO UN PROGETTO DI QUALITÀ

## una terza riflessione

### la qualità urbana e paesaggistica come valore aggiunto della ferrovia iblea

Il programma di ristrutturazione prevede che anche sulle stazioni sia possibile intervenire in modo più o meno intenso a seconda dello stato di degrado dei manufatti esistenti e dell'importanza della struttura nei confronti del sistema urbano limitrofo.

Si è messo a punto un sistema di interventi, materiali e finiture che possa essere semplicemente sovrapposto agli attuali manufatti o costituire l'ossatura delle fermate previste sulla nuova bretella. L'obiettivo da raggiungere è quello di migliorare la riconoscibilità degli edifici, l'accessibilità alle diverse aree funzionali, l'abbattimento delle barriere architettoniche sia per le banchine sia per l'accesso ai convogli, l'illuminazione, la protezione dal sole.

La stazione è letta come un complesso che comprende lo spazio urbano esterno al fabbricato, la stazione vera e propria, i marciapiedi e i binari e infine l'area di fronte al fabbricato dal lato dei binari. Questa suddivisione in fasce rende possibile considerare la struttura come somma di elementi che vanno dalle pavimentazioni, alle coperture, alla segnaletica, all'illuminazione ed infine al sistema verde che, come già visto per la linea, è il denominatore comune di tutto il sistema di segnaletica.

Le pavimentazioni degli spazi esterni sono suggerite in calcestruzzo architettonico lavato con giunti di dilatazione ogni 20 mq circa in tavole di legno di larice lasciate a vista. La nuova estensione dei marciapiedi deve essere attuata per superare le barriere architettoniche esistenti e raggiungere la nuova quota dei marciapiedi sopraelevati

che permettono di accedere ai vagoni praticamente a livello. Il materiale proposto utilizza nell'impasto inerti locali e raggiunge una colorazione molto prossima a quella delle rocce circostanti.

I marciapiedi interni, sopraelevati rispetto al piano esistente, sono realizzati in struttura di legno di larice lamellare sia per l'impalcato che per l'orditura. Tutta la lavorazione può avvenire a secco. Il legno non trattato diventa rapidamente di un colore grigio argento e, grazie all'ossidazione superficiale e al forte spessore delle tavole (almeno 6 cm), rimane inalterato per diversi anni.

Il fabbricato viaggiatori è considerato come manufatto di pregio che può essere impiegato anche per altri usi e ospitare eventualmente funzioni urbane di pregio. L'attesa potrà avvenire protetti dal vento e dalla pioggia al di sotto di una pensilina che si trova appesa alla copertura principale che ripara l'intero ambito della stazione dall'irraggiamento solare. Un grande brise-soleil si estende su tutta l'area dei binari a circa sette metri da terra integrando, su un unico piano orizzontale, il sistema di illuminazione e la cartellonistica. Il comfort ambientale di tutta l'area dovrebbe trarre grande giovamento dalla presenza di un ampio settore ombreggiato e delle parti a giardino che sempre si sviluppano su un fianco della stazione.

La riconoscibilità delle stazioni è affidata, come è ovvio, alla ripetitività ed alla ricorrenza degli elementi funzionali e di arredo fino a qui descritti. Si è creduto inoltre che fosse

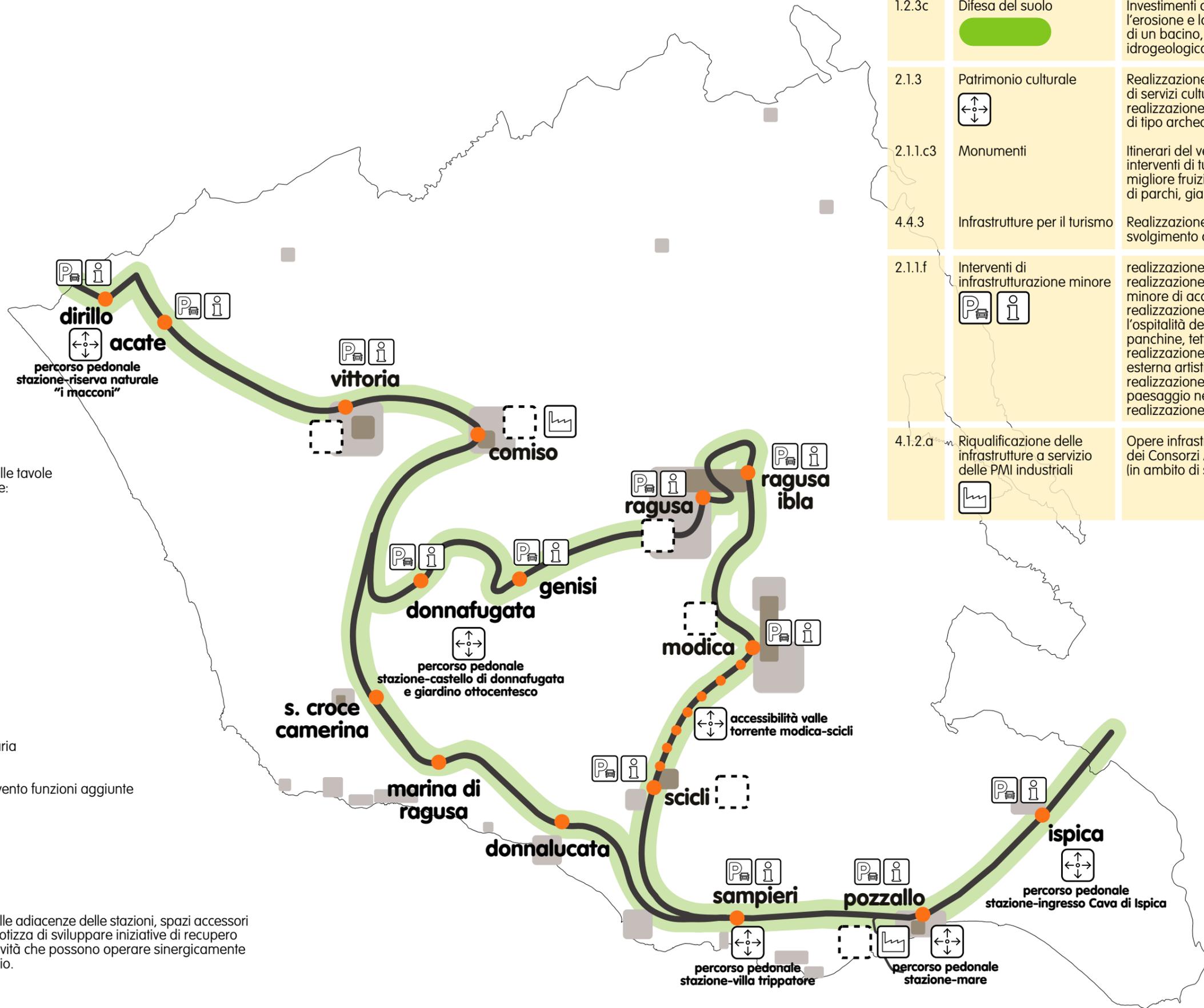
necessario caratterizzare i piazzali esterni e lo spazio oltre i binari. Il sistema verde già descritto, con il doppio filare di palme, dialoga con l'impianto di illuminazione e la segnaletica definendo con molta precisione l'ambito dello spazio "pubblico" della ferrovia. Una grande finestra luminosa, visibile anche da lontano, riveste l'angolo alto dei fabbricati viaggiatori. La struttura è pensata per lasciare filtrare la luce all'interno delle finestre esistenti. Un'illuminazione a raso, che fuoriesce dal fianco dei marciapiedi verso i binari, isola il piano del ferro dallo spazio pedonale dando vigore all'impronta della pavimentazione in legno.

In generale si è ipotizzato che gli spazi accessori delle stazioni (scali merci, officine di rialzo e manutenzione, gli stessi edifici viaggiatori), qualora non utilizzati, potessero essere convenientemente impiegati per sviluppare iniziative di recupero con innesco di attività di tipo urbano che traessero forza dalla sinergia con l'impianto ferroviario. Con questa premessa, supportata dalle visioni di dettaglio precedentemente descritte, si sono affrontate le proposte di recupero delle aree stazione con una serie di esempi campione.

# VERSO UN PROGETTO DI QUALITÀ

## il dettaglio progettuale

### le stazioni



riferimenti numerici delle tavole di dettaglio progettuale:

- 1 vittoria
- 2 comiso
- 3 ragusa
- 4 ragusa ibla
- 5 modica
- 6 scicli
- 7 sampieri
- 8 pozzallo
- 9 dirillo
- 10 acate
- 11 donnafugata
- 12 genisi
- 13 ispicca

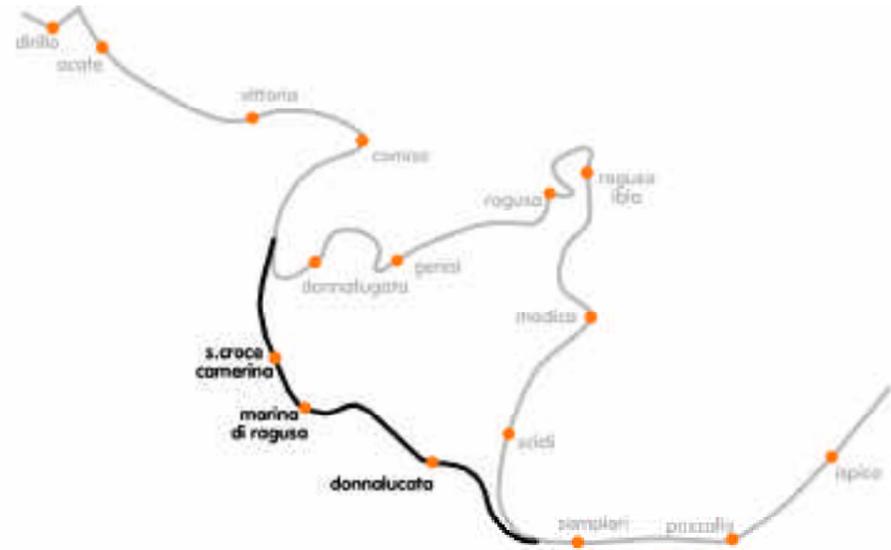
- stazioni linea ferroviaria
- aree di intervento funzioni aggiunte
- centri urbani
- centri storici

Sono stati individuati nelle adiacenze delle stazioni, spazi accessori non utilizzati in cui si ipotizza di sviluppare iniziative di recupero con l'inserimento di attività che possono operare sinergicamente con l'impianto ferroviario.

Misura	Ambito di intervento	Linea d'azione
1.2.3c	Difesa del suolo 	Investimenti di carattere silvo-culturale atti a ridurre l'erosione e la desertificazione miranti, nell'ambito di un bacino, al recupero di una efficiente funzione idrogeologica e alla difesa del suolo
2.1.3	Patrimonio culturale 	Realizzazione di spazi attrezzati per l'erogazione di servizi culturali quali: realizzazione di itinerari di visita integrati specie di tipo archeologico e paesaggistico
2.1.1.c3	Monumenti	Itinerari del verde storico e del paesaggio: interventi di tutela, restauro, adeguamento per la migliore fruizione; interventi di valorizzazione di parchi, giardini storici e paesaggio
4.4.3	Infrastrutture per il turismo	Realizzazione di infrastrutture pubbliche per lo svolgimento di attività culturali e/o sportive e/o ricettive.
2.1.1.f	Interventi di infrastrutturazione minore 	realizzazione e sistemazione parcheggi; realizzazione e sistemazione di percorsi di viabilità minore di accesso ai beni monumentali ed architettonici; realizzazione e sistemazione di aree attrezzate per l'ospitalità dei turisti: luoghi di ristoro, servizi igienici, panchine, tettoie, contenitori per i rifiuti) realizzazione o sistemazione di sistemi di illuminazione esterna artistica dei siti archeologici e beni monumentali; realizzazione o sistemazione a verde e recupero del paesaggio nelle aree limitrofe; realizzazione di segnaletica turistica.
4.1.2.a	Riqualificazione delle infrastrutture a servizio delle PMI industriali 	Opere infrastrutturali previste dai piani regolatori dei Consorzi ASI (in ambito di scenario 4)

## tracciato e azioni in coerenza con il POR

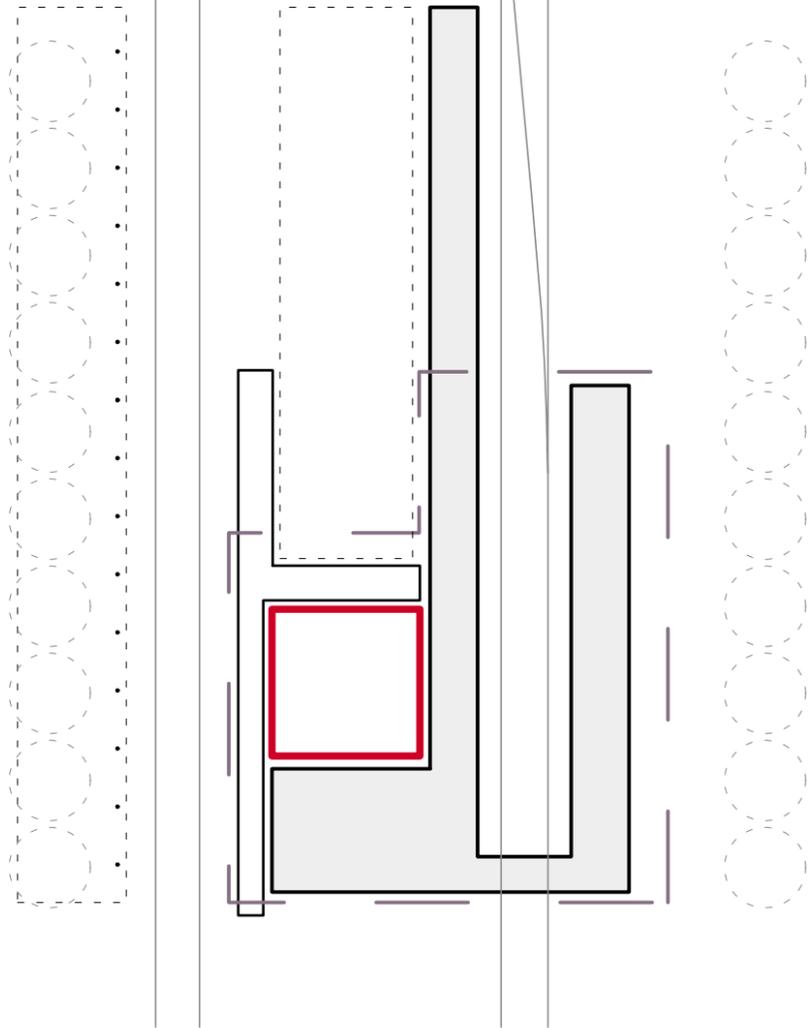
Tre stazioni verranno realizzate sulla nuova bretella di raccordo tra Sampieri e Comiso. Due di queste, S. Croce Camerina e Donnalucata, saranno semplici fermate, senza alcuna sorveglianza ed attrezzatura ferroviaria ma allestite comunque secondo gli standard di arredo e attrezzature già descritti per i casi tipo. La stazione di Marina di Ragusa si trova praticamente a mezza via della nuova bretella, in posizione strategica rispetto al previsto sviluppo dell'autostrada che potrebbe avere proprio qui l'uscita per Ragusa. Questa favorevole situazione lascia prevedere che qui possano, in un breve futuro, attestarsi attività piccolo industriali, centri servizi, insediamenti commerciali e per la trasformazione dei prodotti della terra. La nuova stazione si dovrà proporre come centro intermodale e punto motore dell'infrastrutturazione delle attività economiche sull'area.



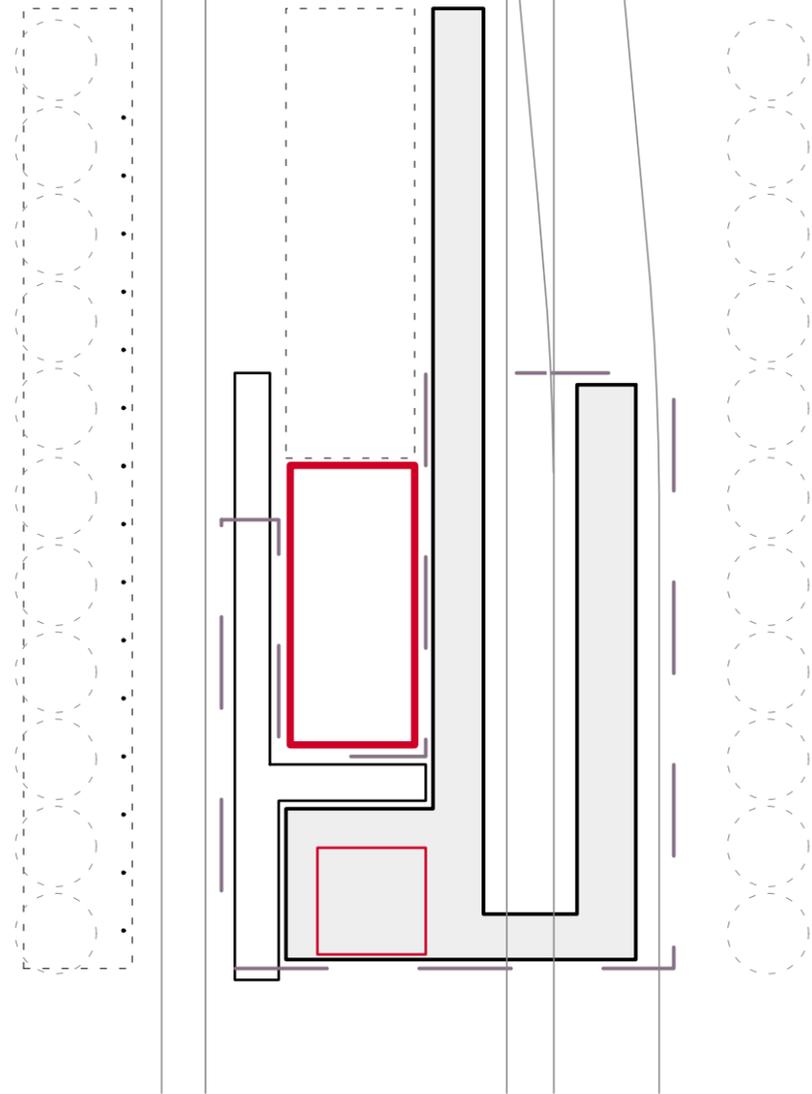
# PARCO TEMATICO IBLEO

il dettaglio progettuale

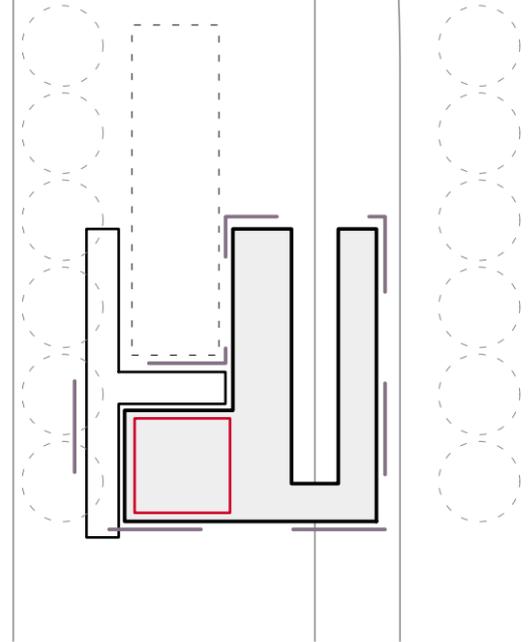
**le nuove stazioni**  
s. croce camerina  
marina di ragusa  
donnalucata



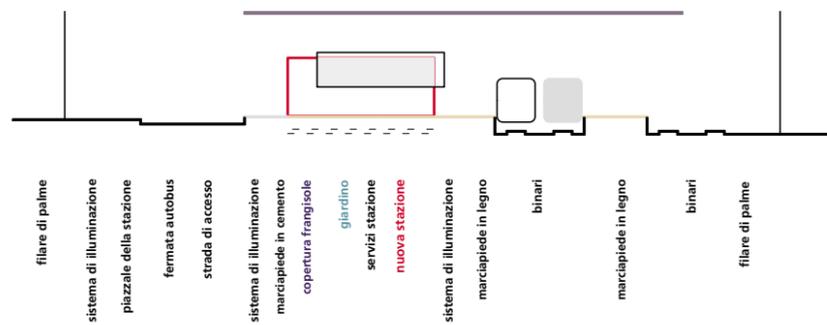
Schema compositivo tipo della **nuova stazione ferroviaria**



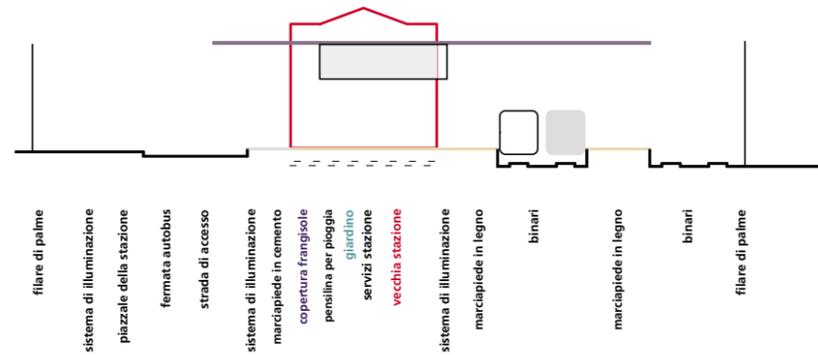
Schema compositivo tipo del sistema di riqualificazione della **vecchia stazione ferroviaria**



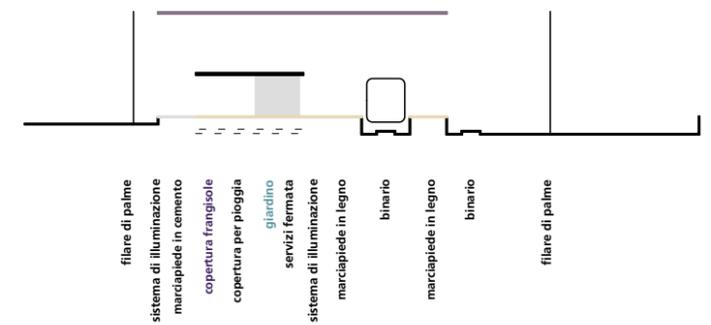
Schema compositivo tipo della **nuova fermata ferroviaria**



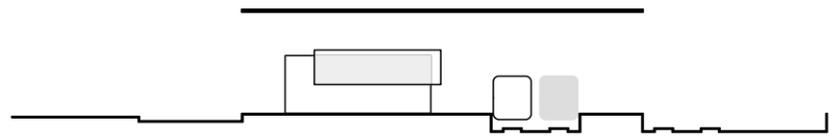
filare di palme  
 sistema di illuminazione  
 piazzale della stazione  
 fermata autobus  
 strada di accesso  
 sistema di illuminazione  
 marciapiede in cemento  
 copertura frangisole  
 giardino  
 servizi stazione  
 nuova stazione  
 sistema di illuminazione  
 marciapiede in legno  
 binari  
 marciapiede in legno  
 binari  
 filare di palme



filare di palme  
 sistema di illuminazione  
 piazzale della stazione  
 fermata autobus  
 strada di accesso  
 sistema di illuminazione  
 marciapiede in cemento  
 copertura frangisole  
 pensilina per pioggia  
 giardino  
 servizi stazione  
 vecchia stazione  
 sistema di illuminazione  
 marciapiede in legno  
 binari  
 marciapiede in legno  
 binari  
 filare di palme

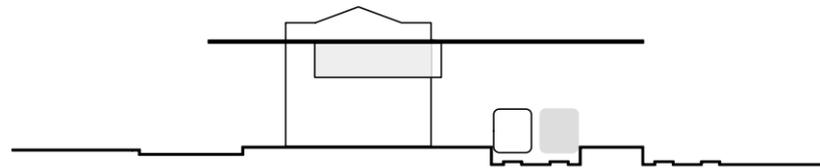


filare di palme  
 sistema di illuminazione  
 marciapiede in cemento  
 copertura frangisole  
 copertura per pioggia  
 giardino  
 servizi fermata  
 sistema di illuminazione  
 marciapiede in legno  
 binario  
 marciapiede in legno  
 binario  
 filare di palme



soluzione proposta

### la nuova stazione



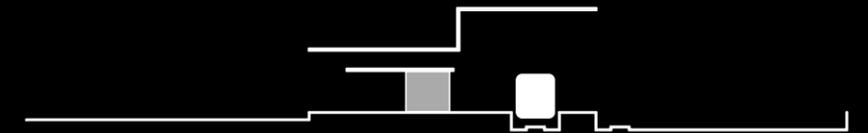
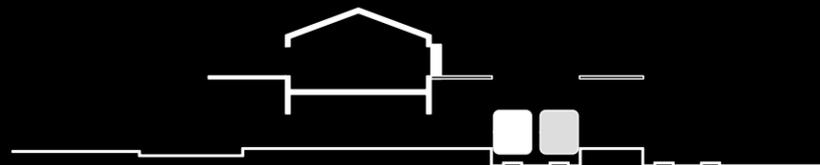
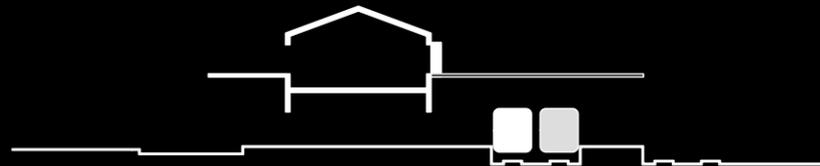
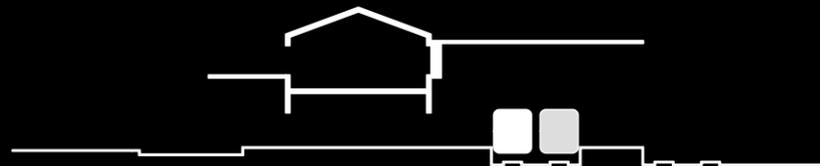
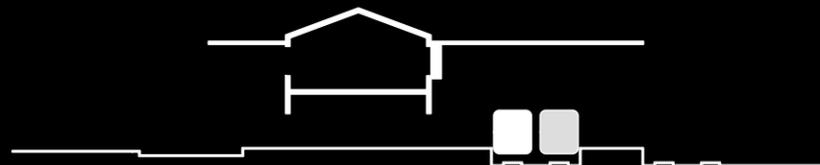
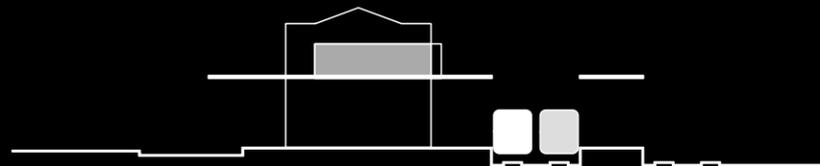
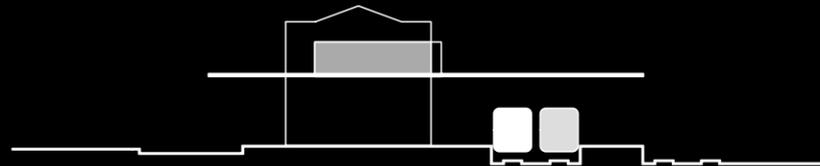
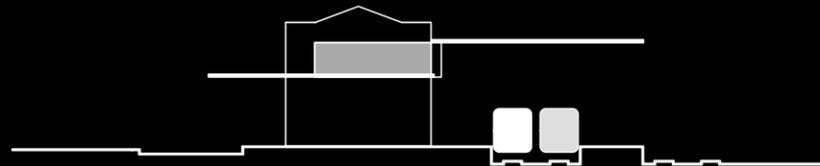
soluzione proposta

### la vecchia stazione

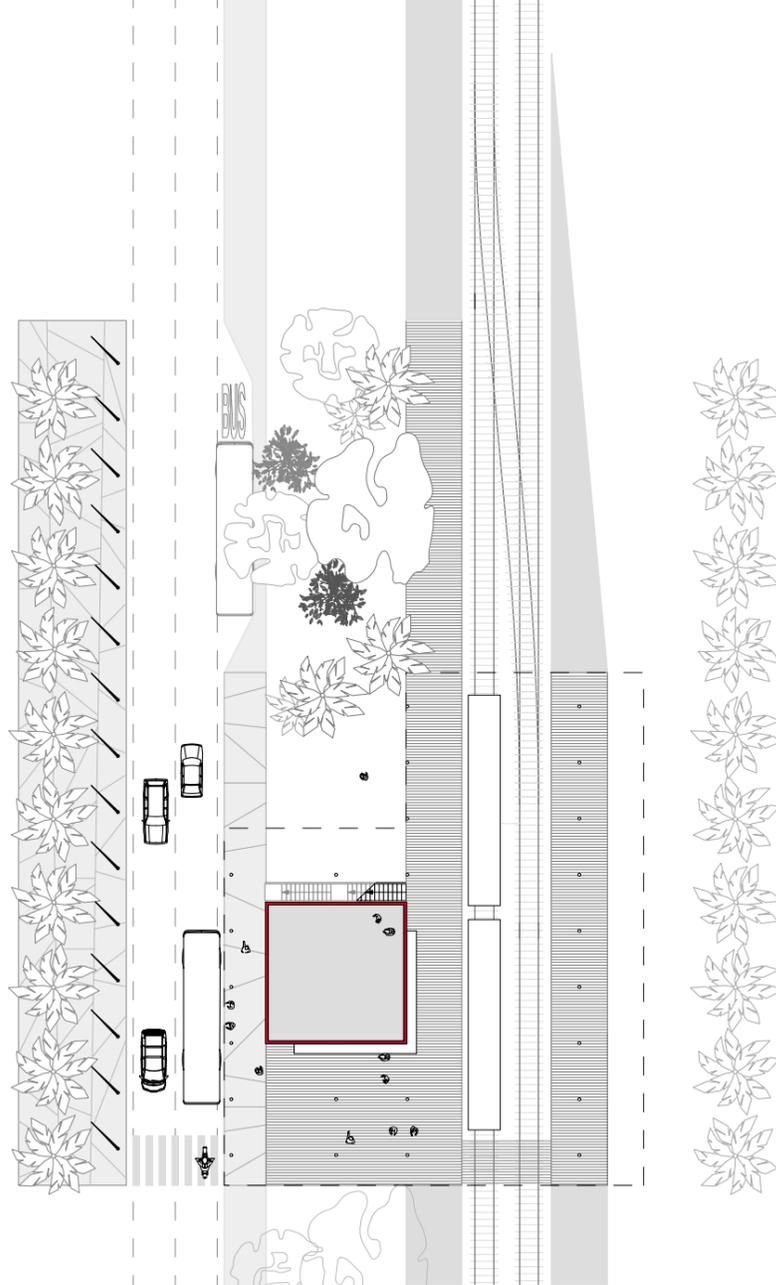


soluzione proposta

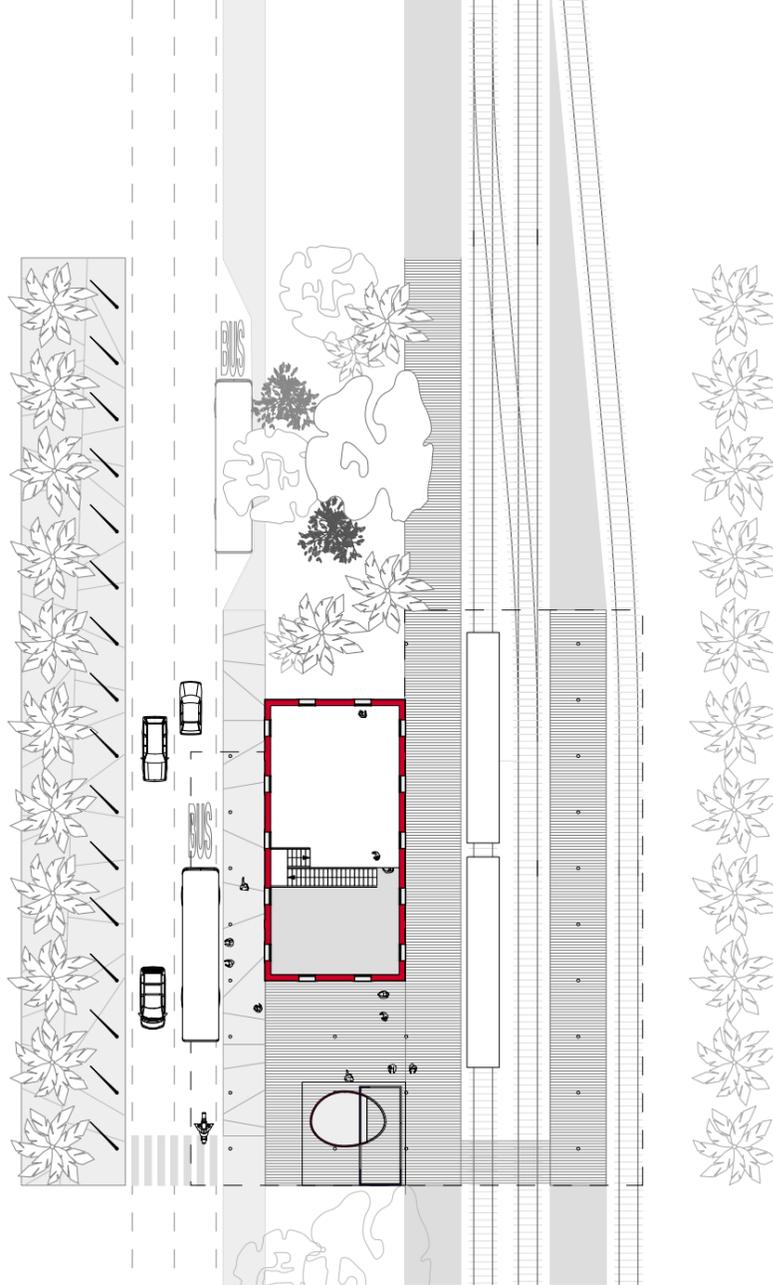
### la nuova fermata



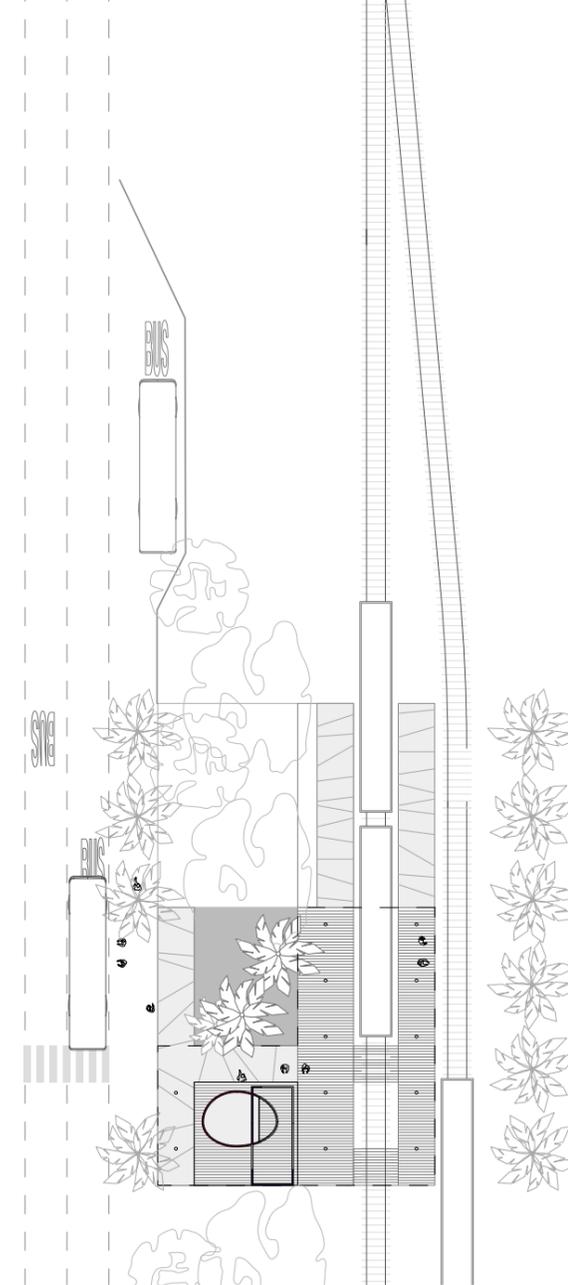
## tipologie abaco stazioni e fermate



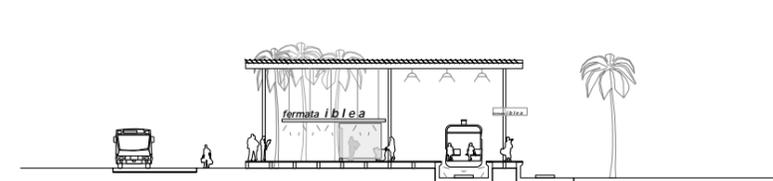
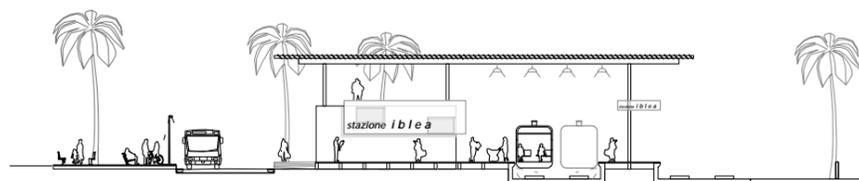
Pianta e prospetto tipo della **nuova stazione ferroviaria**



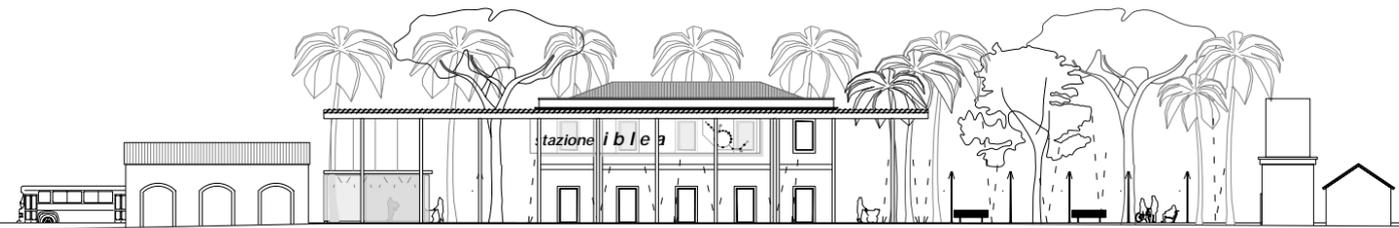
Pianta e prospetto tipo del sistema di riqualificazione della **vecchia stazione ferroviaria**



Pianta e prospetto tipo della **nuova fermata ferroviaria**



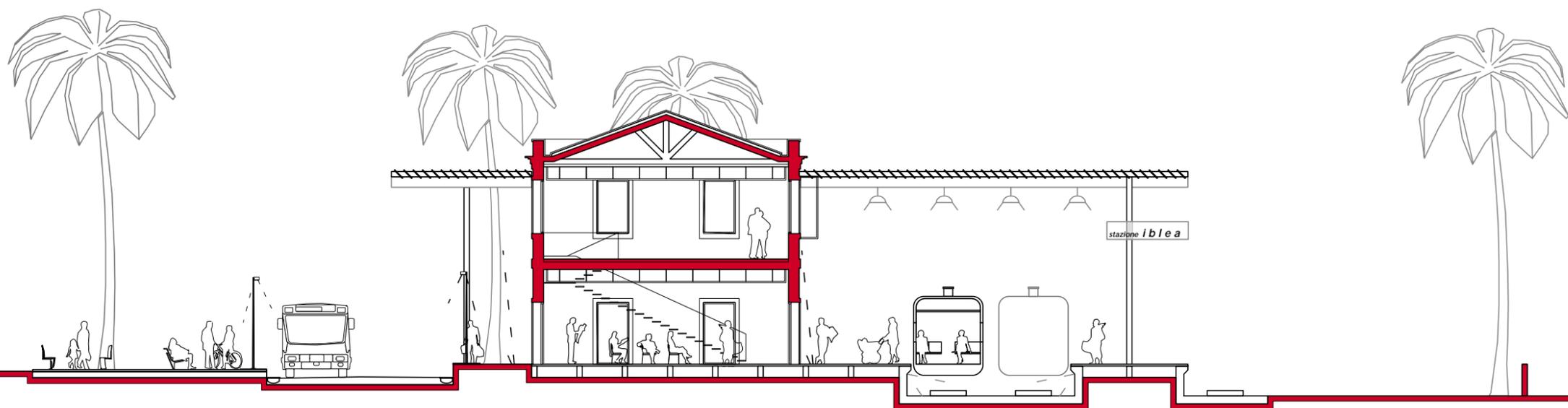
## tipologie piante e prospetti



Prospetto tipo del sistema di riqualificazione della **vecchia stazione ferroviaria**, lato ferrovia



Prospetto tipo del sistema di riqualificazione della **vecchia stazione ferroviaria**, lato strada

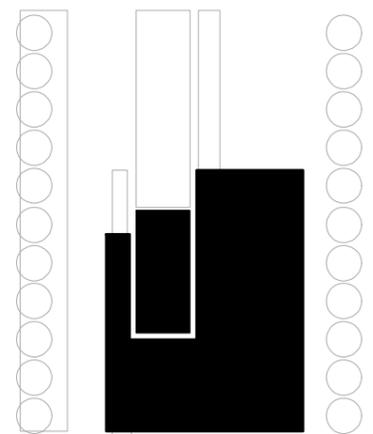


Sezione tipo del sistema di riqualificazione della **vecchia stazione ferroviaria**, scala 1:200

## tipologie prospetti e sezione

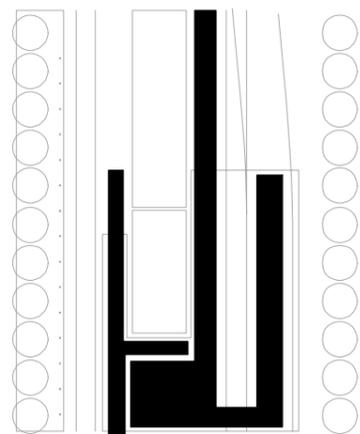


- filare di palme
- marciapiede in legno
- binari
- binari
- marciapiede in legno
- sistema di illuminazione
- vecchia stazione
- servizi stazione
- giardino
- pensilina per pioggia
- copertura frangisole
- marciapiede in cemento
- sistema di illuminazione
- strada di accesso
- fermata autobus
- piazzale della stazione
- sistema di illuminazione
- filare di palme



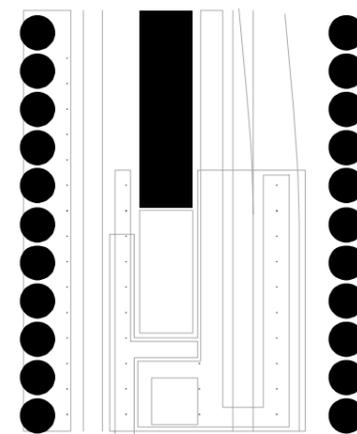
**il sistema della stazione**  
volume (la stazione)  
superficie (la copertura frangisole)

+



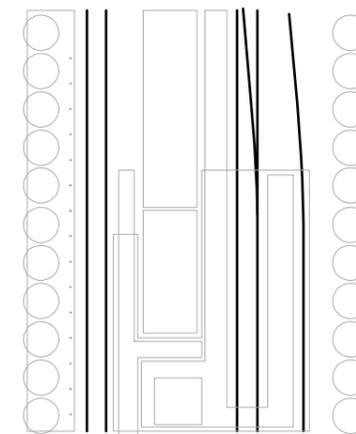
**i marciapiedi**  
legno  
calcestruzzo architettonico

+



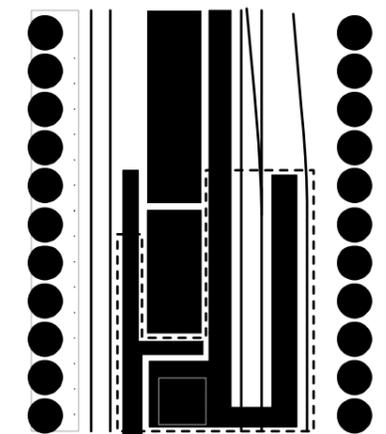
**il sistema del verde**  
il giardino  
le palme  
l'illuminazione

+



**le infrastrutture**  
la ferrovia  
la strada

=



## tipologie pianta e sistema compositivo



## prospetti tipo, vecchia stazione



## prospetti tipo, nuova stazione, nuova fermata

