

La riflessione che abbiamo condotto a conclusione della prima parte del nostro ragionamento ha evidenziato come il "Parco Tematico Ibleo" (così per come è stato descritto) può rappresentare **lo strumento attraverso il quale orientare le politiche di spesa** verso un modello di sviluppo sostenibile delle risorse territoriali e delle attività economiche iblee.

A questo punto del ragionamento si può aggiungere una seconda riflessione: la ferrovia iblea (nel suo complesso) può rappresentare la "spina dorsale" del Parco Tematico, non tanto in termini di remuneratività economica dei flussi di passeggeri sulle singole tratte, quanto piuttosto come **matrice di un Progetto Territoriale** di ampio respiro.

Abbiamo visto infatti che molte sono le inferenze della ferrovia sul sistema territoriale, sia negli aspetti puntuali che diffusi. In taluni casi si tratta di **condizioni imprescindibili** (il porto di Pozzallo, per esempio), in altri si tratta di **azioni di supporto** allo sviluppo. Per tutti però l'azione svolta dalla ferrovia rappresenta una ragione di orientamento e di identificazione, una "chiave di lettura" del territorio.

Ed ecco allora che le **politiche di riqualificazione urbana** trovano una loro strategia attraverso la ferrovia, privilegiando ad esempio i programmi di intervento tesi a potenziare il ruolo del percorso stazione-centro cittadino, coordinando il sistema di trasporto pubblico con la domanda, progettando spazi pubblici ed elementi di riconoscibilità urbana, etc.

Tali programmi di intervento possono essere realizzati attraverso opportune **partnership pubblico-privato** aprendo al privato la possibilità di svolgere un ruolo attivo nel processo di riqualificazione della città, promuovendo iniziative progettuali, concordandole con la pubblica amministrazione, partecipando agli impegni finanziari e naturalmente ricavandone l'utile necessario. I moderni programmi di pianificazione complessa ("bottom up") e le relative fonti finanziarie possono essere attivati a seconda delle esigenze specifiche di ciascun progetto: patti territoriale, accordi di pianificazione, contratti d'area, contratti di quartiere, PRUSST, ...

Il territorio ibleo diventa il "Parco Tematico che si visita in treno", ed il **valore simbolico** di questa identificazione, unitamente alla funzione di **matrice del progetto territoriale**, diventano più forti addirittura del significato funzionale della ferrovia stessa. Per assurdo si potrebbe arrivare a dimostrare che questi due valori non perderebbero del tutto il loro significato anche se non dovessero venirsi a creare le condizioni finanziarie per la realizzazione della nuova bretella pedemontana. La tratta esistente, opportunamente rifunzionalizzata nei limiti dell'economicità dell'operazione, continuerebbe a conservare quei valori aggiunti che stiamo descrivendo.

A proposito della **tratta esistente** è chiaro che esiste una soglia per gli investimenti per il suo ammodernamento, superata la quale esso non è più economico, essendo i costi paragonabili a quelli di una tratta ex novo. Il traguardo che dobbiamo porci, però, non deve essere in

termini esclusivamente funzionalistici.

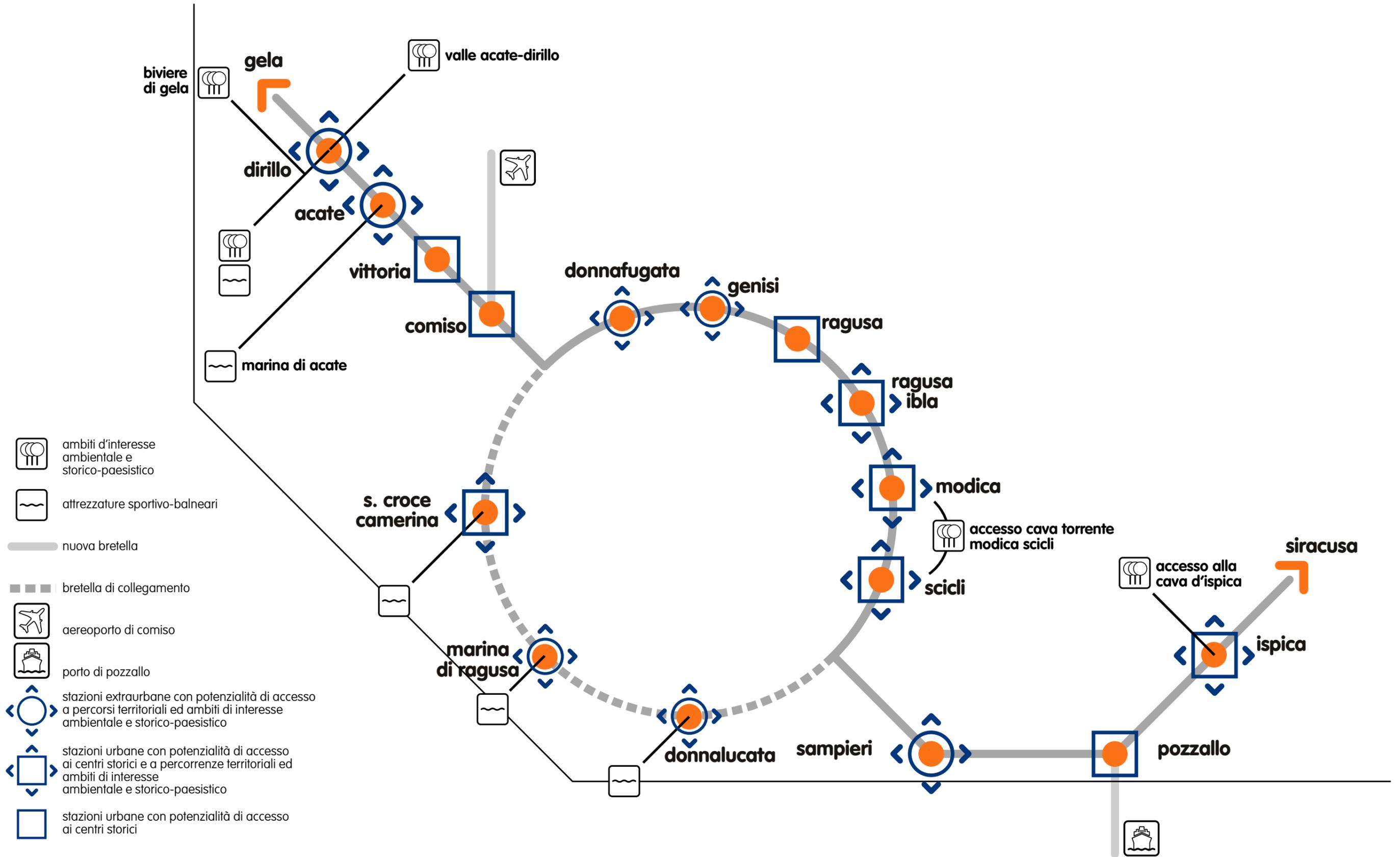
E' vero cioè che eliminando i raggi di curvatura troppo stretti si potrebbe aumentare la velocità commerciale del sistema ferroviario di qualche chilometro all'ora rendendolo più competitivo, ma se ciò comportasse costi economici non sostenibili, o peggio impatti ambientali violenti, allora è di gran lunga preferibile non considerare la velocità di esercizio come un elemento di valutazione e riflettere - ad esempio - sulle straordinarie qualità ingegneristiche di opere (che non a caso allora si chiamavano "d'arte") forse obsolete rispetto agli attuali standard trasportistici, ma che in un'ottica di utilizzo turistico-metropolitano conservano immutato il loro valore: basti pensare ai viadotti esistenti o al percorso elicoidale nei pressi di Ragusa.

La costruzione della **nuova bretella pedemontana** viene invece ad assumere importanza sotto altri aspetti. In primo luogo lo sviluppo complessivo del trasporto ferroviario, in scenario di lungo termine con la messa a regime di un sistema ferroviario siciliano finalmente adeguato ai mercati che è chiamato a servire. In secondo luogo nel dare risposta alla domanda di trasporto locale, sia merci che metropolitano in relazione alle attività presenti sul territorio, ma soprattutto a quelle che potrebbe essere implementate anche per mezzo della nuova bretella. Un terzo aspetto, infine, è riferito alla completezza dell'anello ferroviario ibleo con il valore simbolico e la funzione di matrice territoriale di cui si è detto.

IL RUOLO DELLA FERROVIA PEDEMONTANA

una seconda riflessione

la ferrovia come spina dorsale del parco tematico ibleo



ingresso alle città e al territorio