

## I valori del territorio ibleo e la struttura del Masterplan

La struttura di progetto proposta dallo SdF muove dalla lettura dei valori del territorio ibleo evidenziati dalla precedente analisi, in particolare quelli riconosciuti come incidenti sull'area vasta e sulla possibilità di instaurare relazioni tra ambiti e temi differenti in essa presenti.

### ■ Ambiti di valore naturalistico-ambientale

Tra questi rientrano primariamente le "cave" che segnano profondamente l'aspetto e la struttura del l'area iblea, in senso fisico-strutturale, come principali direttrici delle relazioni tra costa ed entroterra, in senso ecologico-naturalistico, come connessioni tra habitat differenti (montani e collinari, costieri), in senso ambientale-paesistico, come insiemi significativi di valori insediativi storici, usi del suolo e testimonianze storico-culturali. Questa struttura è in parte tutelata a livello vincolistico anche se non con salvaguardie ad hoc: appare dunque fondamentale e di grande valore la proposta avanzata dal PTP di Ragusa di individuarle come altrettante aree di Riserva naturale, azione che appare efficace, ai fini di una maturazione di un sistema di rete ecologica, se supportato da adeguati interventi di riqualificazione dal punto di vista naturalistico.

Di questa struttura di base fanno parte anche il sistema ambientale costiero, che, seppur compromesso nella sua continuità da forme di conurbazione e di insediamento diffuso, presenta ambiti di grande valore (i pantani della zona di Ispica, la foce dell'Irminio, i "macconi" tra Scoglitti e Marina di Acate), e il sistema ambientale montano interno, sul quale concentrare azioni di salvaguardia del suolo e di riqualificazione e rinaturalizzazione dei complessi boschivi. Quest'ultimo mostra inoltre forti peculiarità rispetto alla struttura insediativa e storico-paesistica più diffusa degli iblei, che lo pongono come ambito da valorizzare culturalmente e riconnettere ai principali itinerari turistici dell'area.

Anche in questo caso il dettagliarsi del PTP, attraverso i Piani dell'Ambito montano e costiero, pone una attenzione rispetto alla quale confrontare e calibrare le azioni e la struttura di progetto proposte.

### ■ Ambiti di valore ambientale-paesistico e storico-insediativo

A parte i centri storici, oggetto ormai di un riconoscimento nell'ambito degli itinerari del barocco della Val di Noto, si mira alla individuazione di aree nelle quali la permanenza degli aspetti culturali, della forma dell'insediamento diffuso antico in ambito rurale e la presenza di elementi di rilievo dal punto di vista storico-monumentale, offrono alcuni degli aspetti peculiari del paesaggio dell'area iblea.

I valori di permanenza appaiono in questo territorio molto diffusi: ambiti di particolare interesse si riscontrano laddove la strutturazione dell'insediamento rurale (il permanere della struttura delle "chiuse", gli edifici colonici) viene arricchita da emergenze monumentali, masserie e residenze padronali.

Appare particolarmente caratterizzata in questo senso la fascia del basso altopiano modicano-ragusano, ad esempio la zona di Frigintini o la zona delle ville del modicano lungo la Strada Provinciale tra Modica e Pozzallo, e la zona pedecollinare, nella quale il sistema degli affacci alla costa determina delle nodalità di altissima rilevanza: il Castello di Donnafugata e la Villa Trippatore per citare due emergenze di particolare prestigio.

Questi ambiti si sono inoltre rivelati interessati dal progressivo crescere delle attività agrituristiche, anche se non si può parlare attualmente di un efficace sistema di accoglienza rurale.

Di estremo interesse appare la relazione strettissima, in alcuni casi, tra queste nodalità e la ferrovia (la tratta esistente); come pure la struttura fitta e reticolare delle connessioni interne che sembra favorirne una efficace strutturazione per la fruizione turistica.

Un tema che si è posto più di recente ma che ha nell'area diversi interessanti capisaldi è quello dei luoghi e degli itinerari del lavoro: i mulini (valle dell'Ippari, Valle dell'Irminio e del Torrente Modica, zona di Chiaramonte-Monterosso); gli opifici (contrada Pisciotto per citare il caso più suggestivo e conosciuto dal punto di vista paesaggistico, ma presenze interessanti e di rilievo sono collegate nelle aree urbane alla presenza degli scali merci); le miniere.

In particolare l'attività estrattiva, le sue testimonianze in alcune aree particolarmente caratterizzate (le miniere in contrada Tabuna e Castelluccio) sono oggetto di azioni di tutela che riceverebbero una ulteriore implementazione dall'individuazione di itinerari ad hoc o dalla riconnessione ad itinerari più ampi nell'area iblea.

### ■ Le attrezzature turistiche esistenti e gli ambiti di interesse per lo sport e tempo libero.

Sono stati considerati i porti turistici e per il diporto, i villaggi turistici e i camping; le aree per la balneazione, pur con episodi di particolare pregio ambientale, sono diffuse lungo tutta la costa e legate agli insediamenti litoranei come centri di servizio.

E' la parte della potenziale offerta turistica che ha bisogno di maggiori azioni di governo e di strutturazione; a fronte di una crescita recente in tal senso vanno in particolare individuate nodalità da integrare a nodi più ampi di servizio, va incentivata la differenziazione dell'offerta ricettiva e strutturata l'accessibilità compatibilmente con gli ambiti territoriali riguardati.

# EXECUTIVE SUMMARY

## II "Progetto Integrato Territoriale Ibleo"

sostenibilità tecnico-territoriale

## Gli scenari di base e l'articolazione del Master Plan

Sulla base degli ambiti e delle nodalità individuate il Master Plan propone una messa a sistema degli scenari, articolati essenzialmente dagli interventi di ammodernamento, riconfigurazione e potenziamento dell'intermodalità della linea ferroviaria, con una serie di azioni progettuali e di strategie che ne ampliano le potenziali ricadute territoriali. Esso sviluppa un progetto di assetto territoriale che ordina, disponendoli in complessità crescente, interventi e programmi volti a incrementare la coerenza tra il progetto dell'infrastruttura e interventi di valorizzazione del territorio, in direzione degli obiettivi posti.

Gli obiettivi, assunti a presupposto dello SdF e del Master Plan, portano all'articolazione di quattro ambiti di intervento:

- **A1 Potenziamento del sistema dei servizi e delle strutture connesse ai nodi e alle stazioni ferroviarie.**
- **A2 Interventi di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale e integrazione con la rete infrastrutturale su ferro anche al fine di migliorarne le compatibilità e l'inserimento nel paesaggio.**
- **A3 Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi intermodali delle attività produttive esistenti e di quelle previste.**
- **A4 Promozione delle attività turistiche e dei servizi al turismo sia di tipo concentrato che diffuso, loro integrazione con l'infrastruttura ferroviaria anche al fine di aumentare l'accessibilità alle aree costiere.**

Il progetto dell'infrastruttura fa riferimento agli scenari di base dello SdF che articolano azioni volte essenzialmente al miglioramento della linea ai fini dell'ampliamento delle possibilità di circolazione a vetture più moderne, e al conseguimento di prestazioni positive in termini di comfort e, seppur limitatamente, di velocità. In questo senso rientra pienamente in quanto previsto dalla Misura 6.1.2 del POR.

Le azioni direttamente collegabili alla specifica Misura POR non

esauriscono i presupposti dello SdF. Degli ambiti di intervento sopra riportati solo A3 e A4 sono direttamente collegabili al realizzarsi della variante (scenario 3) e dei collegamenti ferroviari con le infrastrutture portuali ed aeroportuali (scenario 4). Gli obiettivi e le strategie ad essi collegate, definite a partire dai dati e dalle potenzialità emerse dallo studio degli aspetti territoriali dell'area, non sono però di per sé univocamente collegabili agli scenari di base. Possono venire a far parte di una più generale opera di programmazione, riguardante il miglioramento della qualità urbana e la valorizzazione dei beni ambientali, culturali e storico-paesistici del territorio ibleo, che riceve dallo sviluppo della tratta ferroviaria esistente e della variante elementi di implementazione. Questo vale in particolare per quegli ambiti (A1 e A2) che vengono eminentemente ad attuarsi attraverso strategie intersettoriali. Essi hanno come indispensabile e generale presupposto quantomeno la riqualificazione e l'ammodernamento della tratta esistente, inseriti nello scenario 1. Non sono invece condizionati dalla realizzazione della variante o dei collegamenti con le altre infrastrutture di trasporto (porto ed aeroporto), pur ricevendone ovviamente benefici e un incremento della potenziale efficacia. In una certa misura si può però ipotizzare che a livelli di complessità crescente dell'infrastruttura e dell'investimento conseguente debba corrispondere un'adeguata messa in gioco di risorse e potenzialità locali: messa in gioco che si esprime a livello territoriale attraverso livelli crescenti di scala e coerenza funzionale, e quindi in una progressione da azioni puntuali allo sviluppo di progetti complessi. Diversa è infatti la ricaduta di scala e la coerenza funzionale (come pure il livello di investimento e di coordinamento amministrativo-istituzionale) collegabile a progetti puntuali di riqualificazione delle stazioni e dei nodi della linea, e quella collegabile ad esempio a progetti che pongano la ferrovia ed i suoi manufatti edilizi come elementi strutturali interni o interessanti aree a Parco esistenti o da istituire.

Per ogni ambito, secondo le strategie generali ad esso connesse, si definiscono dunque, in ordine di complessità:

- **interventi diretti** (puntuali, lineari, areali); sono le azioni più specificamente centrate rispetto al tema della riqualificazione della tratta esistente e alla realizzazione della variante. Comprendono in particolare le azioni di potenziamento della linea esistente e della variante con il raccordo ai terminal passeggeri-merci esistenti e previsti, la riqualificazione delle aree delle stazioni esistenti e delle fermate previste, la generale ridefinizione dei nodi della linea come accessi ai centri e ad ambiti territoriali da valorizzare. Esse sottendono, come azioni indirette e complementari, l'attivazione di servizi aggiuntivi e specifici del nuovo ruolo urbano delle stazioni.
- **interventi di sistema** (puntuali, lineari, areali); sono le azioni che richiamano la messa a sistema di interventi riguardanti la mobilità urbana, il riuso di manufatti e complessi storici, l'attivazione di programmi di recupero urbano in aree interne o limitrofe le proprietà FF.SS..
- **interventi di sviluppo di progetti complessi** (lineari, areali); sono azioni riguardanti ambiti vasti di messa a sistema della mobilità intercomunale e di valorizzazione delle risorse ambientali e storico-paesistiche: comprendono programmi di recupero e riuso di manufatti lungo la linea, la definizione di itinerari turistici, la localizzazione di servizi e attività legate alla valorizzazione del paesaggio, dei prodotti tipici, etc.... Sottendono **azioni indirette** generalmente volte alla sostenibilità ambientale, al miglioramento della struttura urbana e territoriale, alla riqualificazione del paesaggio. Per ognuno dei suddetti interventi si individuano inoltre le linee di coerenza e di integrazione con le strategie del PTP della Provincia di Ragusa e le Linee Guida del piano Territoriale Paesistico Regionale, laddove si vengano a definire possibili ricadute di scala più ampia.

# EXECUTIVE SUMMARY

## II "Progetto Integrato Territoriale Ibleo"

sostenibilità tecnico-territoriale

## Ambiti di intervento del Master Plan: A1 - Potenziamento del sistema dei servizi e delle strutture connesse ai nodi e alle stazioni ferroviarie.

A questo ambito si associano interventi di recupero fisico, strategie di trasporto urbano ed interurbano integrato ferro-gomma, riuso tramite allocazione di attrezzature di servizio del patrimonio immobiliare di proprietà FF.SS. dismesso e sottoutilizzato. L'indicazione viene generalizzata a tutti i centri attualmente dotati di stazione urbana, sulla quale impostare azioni che hanno, anche economicamente, diversa entità. Questa è legata al ruolo della stazione ed alle sue potenzialità come porta di accesso, urbana o ad ambiti dotati di interesse turistico limitrofi e collegati/collegabili all'urbano.

Alcuni possibili interventi soprattutto di miglioramento dell'accessibilità e di eliminazione o mitigazione dell'area ferroviaria come "taglio urbano" costituiscono importanti azioni complementari della strategia di ammodernamento e di re-inserimento nella vita del centro urbano.

Negli scenari di minima la Stazione di Ragusa rimane l'unica che si configuri come vero nodo rispetto al trasporto passeggeri interprovinciale; la rifunzionalizzazione della linea è invece già base della possibile organizzazione di un trasporto di tipo metropolitano, di cui si ipotizza il coordinamento attraverso Piani del Traffico Urbano intercomunali.

A partire dallo scenario 4 quanto detto precedentemente per Ragusa varrebbe anche per Pozzallo e Comiso: divenendo questi i tre principali accessi del trasporto passeggeri, su gomma e per via aerea e marina. La costruzione dei tre nodi suddetti come funzionali terminal coinvolge, in uno scenario già di un qualche interesse propulsivo per il traffico ferroviario, aree più allargate rispetto al semplice sedime ferroviario: le tre aree si candidano a diventare oggetto di progetti complessi che coinvolgono l'assetto del trasporto, la ricezione, l'intermodalità, le polarità di servizio urbane.

## Ambiti di intervento del Master Plan: A2 - Interventi di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale ed ambientale e integrazione con la rete infrastrutturale su ferro anche al fine di migliorarne le compatibilità e l'inserimento nel paesaggio.

L'ambito comprende interventi su nodi della linea collegati a complessi o ad ambiti di forte interesse storico-culturale e con una forte potenzialità turistica in quanto sedi di attività ricettive e di ristoro o facenti parte di comprensori con forte presenza di attività agrituristiche.

Alcune di queste hanno localizzazioni prossime ad attrezzature ricettive, sportive ed a zone per la balneazione dotate di un buon livello di servizi (Sampieri, collegata al villaggio turistico di Baia Samuele che funziona anche come attrezzatura convegnistica); altre risultano nodali per il servizio ad ambiti di alto valore ambientale e storico-paesistico (stazioni di Acate e Dirillo, in prossimità della costa, della valle dell'Acate-Dirillo e dell'area SIC "Biviere di Gela" la cui compresenza configura un comprensorio dalle forti potenzialità per il turismo rivolto agli aspetti naturalistici e della qualità ambientale).

Questi interventi (Nodi di accesso della ricettività in ambito rurale) possono far parte di una generale azione di recupero della linea che appare, soprattutto ai fini turistici, più efficace in quanto servizio per l'intero territorio piuttosto che per pochi nodi urbani concentrati. In questo senso si può ritenere che sia ambito di intervento di particolare interesse ai fini della valorizzazione turistica: esso coinvolge ovviamente non solo la riqualificazione, il riuso ed attrezzaggio dell'edificio stazione ma anche l'organizzazione a partire da questo di sistemi di itinerari che integrino attività di servizio, commerciali ed altro accomunate dalla focalizzazione sui temi della tutela dei paesaggi, delle produzioni di qualità, etc...

Un ulteriore livello è costituito dalle possibili strategie di intervento in ambiti di alto valore (Ambiti complessi di valore paesistico-ambientale), nei quali la strutturazione soprattutto ai fini turistici richiede un progetto specifico e attento a diversi aspetti della valorizzazione delle risorse ambientali e paesistiche. La ristrutturazione della tratta esistente in questa chiave riguarda non solo particolari attenzioni dal punto di vista tecnico-ingegneristico per la mitigazione degli impatti in ambiti di elevato

valore paesistico-ambientale ed estrema difficoltà morfologica, ma anche il riuso di manufatti minori, come i caselli, in quanto nodi di accesso al sistema della fruizione turistica territoriale: la compresenza di aree archeologiche, manufatti storici, aree di interesse ambientale e naturalistico (aspetti geologici e botanici), etc..., suggerisce un progetto di accesso, attrezzaggio e fruizione su più livelli da esaminare puntualmente in rapporto agli ambiti individuati.

Attraverso gli interventi di maggiore complessità progettuale e gestionale si vuole in particolare ricercare coerenza e linee di azione comune con i Progetti d'ambito costiero e montano del PTP. La strutturazione di progetti di riconnessione (Ambiti complessi di valore paesistico-ambientale) lungo direttrici di alto valore ambientale sottolinea proprio la necessità di perseguire una strutturazione complessiva, un circuito mare-monti, dell'offerta turistica.

### Interventi diretti

A2.1 Interventi di riqualificazione ed attrezzaggio di stazioni extra-urbane collegate a complessi o ad ambiti di forte interesse storico-culturale, con potenzialità turistica (in quanto sedi di attività ricettive e di ristoro o facenti parte di comprensori con forte presenza di attività agrituristiche), e nodali per il servizio ad ambiti di alto valore ambientale e storico-paesistico  
Stazioni extraurbane interessate da progetti di riqualificazione: Sampieri, Ragusa Ibla, Genisi, Donnafugata, Acate, Dirillo

### Interventi di sistema

A2.2.1 Collegamento con la linea dei terminal passeggeri dell'aeroporto di Comiso e del Porto di Pozzallo.  
A2.2.2 Attrezzaggio punti informativi, segnaletica in ambito urbano ed extra-urbano, particolarmente volta alla fruizione dei centri storici e degli ambiti di interesse storico-paesistico.  
A2.2.3 Integrazione con percorsi pedonali-ciclabili urbani ed extra-urbani di riconnessione con le nodalità di servizio, i centri storici e gli ambiti di interesse storico-paesistico.  
A2.2.4 Operazioni di recupero urbano che coinvolgono anche parti di città prossime alle aree FF.SS. (in particolare edifici storici, di archeologia industriale, etc..., sui quali sono già in corso ipotesi di riuso da parte delle amministrazioni).  
Collegamenti terminal passeggeri dalle stazioni di Comiso e di Pozzallo. Aree urbane interessate da progetti di recupero: Vittoria, Comiso, Ragusa, Modica, Scicli, Pozzallo, Ispica.

### Interventi di sviluppo progetti complessi

A2.3.1 Nodi di accesso della ricettività in ambito rurale.  
A2.3.2 Ambiti complessi di valore paesistico-ambientale. Strategie riguardanti ambiti di alto valore ambientale e storico-paesistico nei quali la strutturazione soprattutto ai fini turistici richiede un progetto specifico e attento a diversi aspetti della valorizzazione delle risorse ambientali e paesistiche.  
Aree urbane interessate a progetti di riconnessioni pedonali-ciclabili: tutte.  
Sistemi di stazioni interessati da Nodi della ricettività in ambito rurale: Sampieri, Genisi-Donnafugata, Acate-Dirillo  
Ambiti complessi di valore paesistico-ambientale:  
1 Cava d'Ispica-Riserva Pantani Sicilia Sud-Occidentale, nel quale la ferrovia fa da punto di accesso rispetto ai percorsi del sistema vallivo che risale fino all'altopiano di Fringintini per arrivare alla Cava nella quale è disposto il centro storico di Modica. La stazione di Ispica è contemporaneamente nodo di accesso all'area di valore ambientale interessata dalle bonifiche della prima metà del '900 e dalla Riserva dei "Pantani della Sicilia sud-orientale".  
2 Bassa Valle dell'Irminio - Torrente Modica, nel quale la ferrovia fa da asse di collegamento interno che corre lungo tutta la valle: è lungo questa linea che l'ipotesi di riuso anche minuto dei manufatti edilizi può strutturare un complessivo progetto di fruizione turistica della cava.  
3 Alta e media valle dell'Irminio, tra Modica e Ragusa e da qui verso Giarratana. Fino a Ragusa la tratta ferroviaria ha ruolo simile a quello dell'ambito precedente.  
4 S. Croce-Kamarina, nel quale la nuova fermata a monte del centro urbano diventa accesso al ricco sistema territoriale comprendente le aree di riserva naturale, di cava e costiera, e la zona archeologica di Kamarina.

# EXECUTIVE SUMMARY

## II "Progetto Integrato Territoriale Ibleo"

sostenibilità tecnico-territoriale

**Ambiti di intervento del Master Plan:  
A3 - Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi  
intermodali delle attività produttive esistenti e di quelle  
previste**

**Interventi diretti**

A3.1.1 Realizzazione collegamenti ferroviari con aeroporto di Comiso e porto di Pozzallo.  
A3.1.2 Realizzazione nuovo scalo merci della zona ASI di Pozzallo, spostamento dello scalo merci di Ragusa in adiacenza alla zona ASI, riqualificazione e attrezzaggio scali merci esistenti nelle stazioni di Vittoria, Comiso, Ispica.

**Interventi di sistema**

A3.2 Integrazione tra le azioni dirette e le ipotesi di localizzazione e strutturazione del terzo Polo ASI. Gli scenari di base e l'articolazione del Master Plan.

E' l'ambito di intervento che con maggiore evidenza dipende da uno specifico scenario (4). Esso riguarda sia lo spostamento e la realizzazione dei nuovi scali merci a servizio delle zone ASI di Ragusa e Pozzallo-Modica, che la riqualificazione di quelli esistenti presso le stazioni; il suo esito più efficace vede la realizzazione delle connessioni tra la linea ferroviaria ed i terminal merci dell' aeroporto di Comiso e del Porto di Pozzallo. La creazione di nodalità di alto interesse per il trasporto merci, e la loro messa in rete è la premessa alla conversione di quote del traffico attuale verso i nuovi vettori. Attraverso queste si possono anche ipotizzare scenari innovativi per la definizione strutturale e localizzativa del III polo ASI.

**Interventi diretti**

A4.1 Realizzazione nuove fermate in corrispondenza dei centri litoranei.  
*Centri interessati dalla realizzazione di nuove fermate lungo la variante: Donnalucata, Marina di Ragusa, S.Croce Camerina*

**Interventi di sistema**

A4.2.1 Attrezzaggio punti informativi, segnaletica in ambito urbano ed extra-urbano, particolarmente volta alla fruizione dei centri litoranei.  
A4.2.2 Integrazione con percorsi pedonali-ciclabili urbani di riconnessione con le nodalità di servizio ed i centri litoranei.  
A4.2.3 Integrazione con i trasporti pubblici urbani e i servizi di autolinee che connettono attualmente i centri, attraverso tariffazioni integrate e sinergie su orari e percorsi;  
**Interventi di sviluppo progetti complessi**  
A4.3 Messa a sistema dell'accessibilità e dei servizi ad essa collegati riferibili ai centri litoranei; integrazione tra nodalità dell'asse autostradale, fermate della linea ferroviaria, parcheggi scambiatori, servizi di bus-navetta, lungo assi di accesso ai centri.

**Ambiti di intervento del Master Plan:  
A4 - Promozione delle attività turistiche e dei servizi al  
turismo sia di tipo concentrato che diffuso, loro  
integrazione con l'infrastruttura ferroviaria anche al fine di  
aumentare l'accessibilità alle aree costiere**

L'ambito di intervento riguarda, lungo la fascia costiera, sia la tratta esistente sia la variante. Esso ricerca elementi di coerenza con il Piano d'Ambito Costiero del PTP e le sue strategie. Le ricadute dal punto di vista insediativo e dell'accessibilità sono diverse. In particolare si sottopone all'attenzione la necessità di pervenire ad una coerente struttura funzionale del cosiddetto corridoio infrastrutturale costiero, attraverso una organizzazione del sistema dell'accessibilità all'area, una chiara impostazione di gerarchie di traffici, la progettazione il più possibile coordinata dei nodi di servizio e delle attrezzature (stazioni, parcheggi, viabilità locale, ...). Questa impostazione è da ritenersi valida non solo ai fini della strutturazione insediativa ma anche al fine del contenimento e della mitigazione degli impatti sull'ambiente e sul paesaggio. La strutturazione di assi di accesso ai centri, provenendo dalla zona a monte di questi, può integrare la connessione longitudinale (parallelamente alla costa) della variante litoranea (PTP) ed il progetto di percorsi e piste ciclabili di connessione tra i centri.

# EXECUTIVE SUMMARY

sostenibilità tecnico-territoriale

## Il "Progetto Integrato Territoriale Ibleo"