



Soprintendenza BB.CC.AA.
di Ragusa



Provincia Regionale
di Ragusa



Azienda Regionale
Foreste Demaniali
di Ragusa

**RI-FUNZIONALIZZAZIONE AD USO TURISTICO-RICREATIVO DELLA LINEA
FERROVIARIA DISMESSA
SIRACUSA - RAGUSA - VIZZINI VAL D'ANAPO
DAL BIVIO MONTEROSSO GIARRATANA ALLA STAZIONE DI GIARRATANA, RICADENTE IN
PROVINCIA DI RAGUSA**

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)

Daniele Pavone (Inquadramento Storico-Bibliografico)

VISTI:

TAVOLA	CONTENUTO	SCALA
C.1.1	PROGETTO DELLA GREENWAY	
	Relazione generale tecnico - illustrativa	
DATA: 31 agosto 2010	COORDINAMENTO:	RUP:
AGG.:		
 (Arch. Vera Greco) (Ing. Vincenzo Corallo)
	 (Arch. Salvatore Distefano)



SOMMARIO

1. OBIETTIVI E STRATEGIA PROGETTUALE.....	2
2. LE AZIONI DIRETTE DI PROGETTO	3
2.1 Criteri di progettazione.....	3
2.2 Caratteristiche geometriche della sede	4
2.3 Pavimentazioni	4
2.4 Recinzioni.....	5
2.5 Aree di sosta	5
2.6 Aree di servizio.....	5
2.7 La segnaletica	5
3. LA CONNETTIVITA' ECOLOGICA	6
4. LE OPERE DI INGEGNERIA NATURALISTICA	8
5. LE AZIONI COMPLEMENTARI.....	9
5.1 Attivazione convenzionata di strutture ricettive.....	9
5.2 Promozione e marketing.....	10
5.3 Struttura di promozione e gestione	10
5.4 Azioni correlate sul sistema della viabilità storica	11

RI-FUNZIONALIZZAZIONE AD USO TURISTICO- RICREATIVO DELLA LINEA FERROVIARIA DISMESSA

SIRACUSA - RAGUSA - VIZZINI - VAL D'ANAPO

**TRATTO DA BIVIO MONTEROSSO GIARRATANA A STAZIONE DI
GIARRATANA RICADENTE IN PROVINCIA DI RAGUSA**

RELAZIONE GENERALE TECNICO - ILLUSTRATIVA

1. OBIETTIVI E STRATEGIA PROGETTUALE

In un'ottica di mobilità, le greenways costituiscono un sistema di percorsi dedicati a una circolazione 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 (art.2 dello statuto dell'A.I.G.).

Data la posizione baricentrica del percorso rispetto ai quattro centri montani di Chiaramonte Gulfi, Giarratana, Monterosso Almo e Ragusa, il progetto ha l'obiettivo anche di stimolare la nascita di un sistema ricettivo nelle aree interessate, con il recupero di parte delle masserie e dei casali abbandonati, nonché tramite la creazione di città-albergo con il recupero delle costruzioni dismesse dei centri storici, in modo da far rinascere intere zone o quartieri, patrimonio della storia dei luoghi.

Gli interventi che concretamente sono necessari per la formazione del sistema sopra illustrato e per un efficace esercizio della greenway possono essere sostanzialmente differenziati su due livelli:

- azioni dirette di progetto: consistono nelle azioni dirette volte alla acquisizione delle aree (o del diritto di fruizione) ed alla realizzazione delle opere di sistemazione e arredo necessarie alla fruizione del sistema, come previste dal presente progetto;
- azioni complementari: si tratta di una serie di azioni, da attivare anche al di fuori dello stretto contesto fisico dell'intervento, necessarie per assicurare la "messa a regime" del sistema (attivazione convenzionata di strutture ricettive, strutture di promozione e gestione, azioni di promozione-marketing, azioni indirette sul sistema della viabilità storica, etc.)

La strategia di attuazione del progetto è quindi articolata in quattro livelli operativi, non necessariamente cronologicamente consequenziali fra di loro, in linea di massima così distinti:

- livello infrastrutturale connesso alla realizzazione delle opere e delle dotazioni logistiche di supporto;

- livello strutturale connesso alla organizzazione ed alla gestione delle attività di visita e dei servizi complementari di assistenza;
- livello divulgativo connesso alla creazione e diffusione di supporti mediali appositamente elaborati nonché alle attività marketing;
- livello di coinvolgimento territoriale connesso alla promozione dei servizi complementari (aziende agrituristiche, attività ricettive, etc.);

2. LE AZIONI DIRETTE DI PROGETTO

2.1 Criteri di progettazione

Essendo il rapporto tra la linea ferrata e il contesto un complesso sistema di relazioni tra le varie componenti territoriali, la riqualificazione del percorso dell'ex-ferrovia secondaria deve divenire filo conduttore e pretesto progettuale per il coinvolgimento dei luoghi circostanti, a partire dai centri urbani, nel cui territorio ricade.

Pertanto la riqualificazione dell'ex-ferrovia secondaria a percorso ciclo-turistico con carattere naturalistico e culturale deve necessariamente tendere a coinvolgere elementi fisico-morfologici sia estesi (aree attrezzate e forestate, paesaggi incontaminati) che puntiformi (beni culturali, aree archeologiche, nivere, etc.) presenti nella zona al fine di creare sviluppo sostenibile.

Le linee guida progettuali comprendono la riqualificazione del percorso tramite recupero del sedime e delle opere d'arte presenti lungo lo stesso nonché la messa in sicurezza del tracciato tramite interventi di ingegneria naturalistica. Tutte le opere saranno realizzate per resistere in condizioni di minima manutenzione e realizzate ricercando il più ridotto impatto paesaggistico.

Si propone sostanzialmente la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale, funzionalmente attrezzato per la passeggiata in bicicletta ma con aree di sosta e svago e con una segnaletica didattica capace di attirare l'attenzione sugli elementi di maggior pregio.

L'intervento riguarda il recupero con interventi tendenti al restauro, manutenzione e consolidamento del tracciato e delle opere d'arte del tracciato della ex ferrovia secondaria con opere di ingegneria naturalistica per la sua riutilizzazione come pista ciclabile e la contemporanea realizzazione di un parcheggio quasi alla fine del percorso.

Al contrario del resto ferrovia in gran parte di questo tratto purtroppo l'antico percorso si è perso, in particolare dal bivio tra la S.P. n. 62 con la S.S. 194 fino ad arrivare all'abitato di Giarratana il vecchio tracciato è stato sostituito da una strada comunale, alla luce di queste modifiche il progetto recupererà quello che rimane della vecchia ferrovia e nella parte trasformata in rotabile sarà realizzata una pista parallela e adiacente alla strada stessa.- Per evitare pericolose intersezioni con la S.P. 62 e la S.S. 194 è stato previsto di realizzare una galleria in cemento armato prefabbricato che dall'area di parcheggio attraversi la S.P. 62 andando ad intercettare il percorso un po' più a valle del casello ferroviario, invece per quanto riguarda l'attraversamento della S.S. 194 verrà realizzata una passerella pedo-ciclabile in acciaio e legno, il resto del percorso e il parcheggio verranno realizzati non provocando alcuna modifica all'attuale stato dei luoghi, verranno rispettate le attuali

pendenze e la pavimentazione sarà realizzata in terra stabilizzata parte trattata con additivo (glorit) e parte realizzata con il sistema mac-adam all'acqua.

La sistemazione del parcheggio avverrà adattando le funzioni alle quote e pendenze attuali, la pavimentazione verrà realizzata in terra battuta stabilizzata con il mac-adam, non verranno realizzati tagli alla parte rocciosa né alterazioni alla vegetazione esistente che verrà invece incrementata con altre essenze arboree e arbusti autoctoni.

2.2 Caratteristiche geometriche della sede

Il tratto oggetto di intervento che va dal parcheggio in prossimità del bivio di Giarratana (ml 601 slm) alla stazione di Giarratana (ml 551 slm) si estende per una lunghezza di circa 3,763 km e supera un dislivello pari a 50 ml.

Partendo dal parcheggio previsto con altro intervento in prossimità del bivio Monterosso Giarratana, a quota 601 slm, la green way inizialmente attraversa in galleria la S.P. 62 per poi sbucare a valle del vecchio casello ferroviario, in leggera discesa raggiunge la passerella posta sulla S.S. 194 per poi risalire e attestarsi lungo la strada comunale, per circa 2 Km. percorre un tratto pianeggiante povero di vegetazione ma interessante da un punto di vista panoramico fino a raggiungere l'intersezione con la Strada comunale che sale dal centro di Giarratana.

Da questa intersezione la green way riprende il vecchio sedime ferroviario percorrendo in leggera discesa un tratto ricco di vegetazione fino a raggiungere la vecchia stazione di Giarratana.- In quest'ultimo tratto il Dipartimento di Protezione Civile della Regione ha previsto la realizzazione di una via di fuga, in attesa della stesura del progetto esecutivo e quindi della definizione dell'esatto tracciato si prevede di limitare al massimo gli interventi e consentire un uso promiscuo della pista.-

Nel rispetto della normativa vigente (D.M. 30 novembre 1999, n° 557, pubblicato nella Gazz. Uff. 26 settembre 2000 n° 225) le specifiche tecniche adottate sono, in generale, le seguenti:

- Sagoma d'ingombro dinamico pari a ml 3,00 ed altezza libera pari ad oltre ml 4,00 (gallerie).
- Dislivello medio pari al 1.32%
- Raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato non inferiori a 5.00 mt.
- Pendenza trasversale del 2% per il drenaggio delle acque meteoriche.

2.3 Pavimentazioni

Tanti sono i tipi di pavimentazione utilizzati per le piste ciclabili, nel nostro caso abbiamo un vincolo che determina la scelta in maniera assoluta, cioè la notevole valenza naturalistico e ambientale del contesto attraversato e quindi adotteremo la soluzione con terra stabilizzata che anche alla luce dell'economicità della soluzione, si ritiene essere la scelta ottimale sia per il minimo impatto sul contesto che per la ridotta manutenzione richiesta.

In generale si prevede di effettuare uno scavo di circa 25 cm. e ove realizzare una fondazione in tout-venant per circa 15 cm e superiormente un strato di terra stabilizzata in maniera opportuna con l'aggiunta oltre che di cemento (circa 150 kg/mc) anche di un

additivo a base di resina (Glorit, Levocem e similari) che contribuisce a facilitare l'amalgama tra legante ed inerte. Si realizza in questo modo una sorta di 'massetto' che garantisce comunque una buona permeabilità, un minimo impatto ambientale e costi contenuti; per quanto invece riguarda il tratto promiscuo e l'area di parcheggio si prevede di sostituire lo strato additivato con uno strato stabilizzato con il sistema mac-adam all'acqua.

Anche per le aree di sosta lungo il percorso viene previsto di adottare la stessa tipologia di pavimentazione in terra stabilizzata con additivo.-

2.4 Recinzioni

Il tracciato della pista ciclabile è quasi interamente in rilevato, si rende quindi necessario prevedere una recinzione di contenimento per motivi di sicurezza, come nei precedenti interventi è stata prevista l'installazione di una staccionata in legno giudicata magari meno impattante e più economica rispetto al classico muro a secco.-

2.5 Aree di sosta

Lungo il percorso sono state appositamente attrezzate n. 2 aree per la sosta degli utenti, una "S1" sarà realizzata subito dopo la passerella ciclo – pedonale utilizzando uno slargo presente, l'altra sarà realizzata all'interno dell'area di parcheggio in prossimità della stazione di Giarratana.-

Ognuna delle aree di sosta sarà attrezzata con panchine in pietra, rastrelliere per le biciclette, cestini porta rifiuti. Inoltre è prevista anche l'installazione di fontanelle (a pulsante) con acqua potabile.

2.6 Aree di parcheggio

Alla fine del tratto oggetto di intervento, in prossimità della Stazione di Giarratana è prevista un'area di parcheggio all'interno della quale come già descritto nel precedente paragrafo, sarà realizzata un'area di sosta.-

Nelle suddetta area al fine di minimizzare l'impatto sull'ambiente è prevista un'adeguata piantumazione con piante autoctone per l'ombreggiamento e una pavimentazione con terra stabilizzata con il sistema mac-adam.-

2.7 La segnaletica

Così come previsto dal Codice della Strada nelle apposite tavole sono indicati i segnali necessari per la sicurezza degli utenti ed in particolare:

- Cartelli verticali d'obbligo rotondi con fondo blu, posti all'inizio della pista riservata alla circolazione delle biciclette e che sono ripetuti dopo ogni intersezione.
- Cartelli verticali, in corrispondenza di attraversamenti, sulla viabilità ordinaria di segnali a forma rettangolare su fondo blu, con il simbolo della bicicletta, di formato e colore identici a quelli utilizzati per gli attraversamenti pedonali di piste ciclabili è prevista l'installazione.

- Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue di 50 cm di larghezza, con segmenti a intervalli di 50 cm

Sarà inoltre installata apposita segnaletica indicativa con la funzione principale di indirizzare il ciclista e pertanto di fornire le informazioni sul percorso, tra cui si ritengono da privilegiare: direzione con bivi e svolte, località da raggiungere e distanza in km.

Quanto sopra sia per l'utente (ciclista) che già si trova sull'itinerario, sia per chi deve raggiungere lo stesso da viabilità normale.

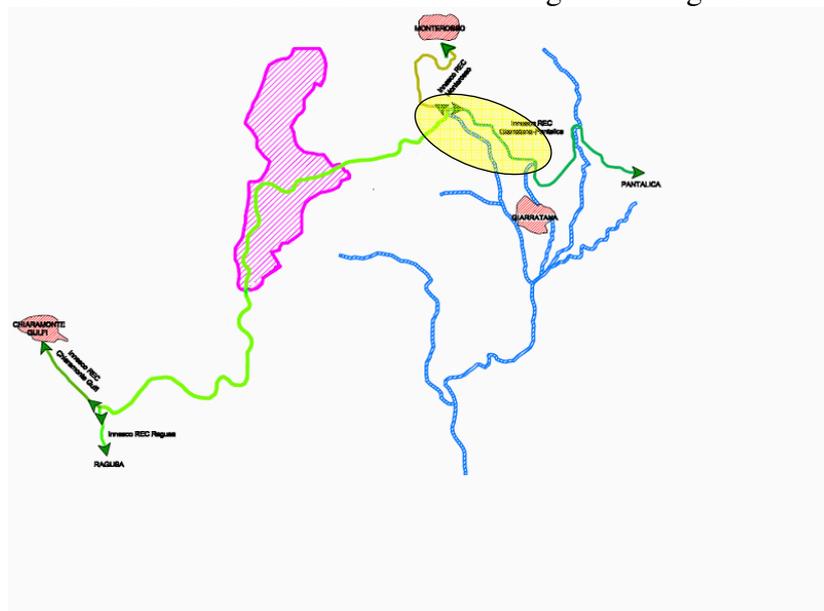
3. LA CONNETTIVITA' ECOLOGICA

Le linee ferrate abbandonate sono strumento di elevata connettività ecologica. 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. Insieme a tale funzione ecologica, contestualmente s'irradieranno altre attività legate alla fruizione: il riuso del patrimonio immobiliare lungo la linea, la creazione di attrezzature di servizio culturali e attività ricettive, etc.

La rete ecologica della green way progettuale in progetto identifica i seguenti **obiettivi di estensione di naturalità** dalla core area del demanio forestale che è attraversata dalla pista e dal bacino del Fiume Irminio che viene "abbracciato" da monte dalla pista:

1. estensione verso il Comuni di Chiaramonte Gulfi, Monterosso Almo e Giarratana
2. innesco delle REC, reti ecologiche urbane dei Comuni di Chiaramonte Gulfi, Monterosso Almo e Giarratana
3. estensione verso il Comune di Ragusa
4. estensione verso Pantalica
5. aumento della biodiversità nelle buffer zone
6. miglioramento della qualità fluviale delle acque del Fiume Irminio
7. connettività faunistica trasversale alla pista pedociclabile
8. utilizzo a fini naturalistici dei sedimenti della linea ferroviaria dismessa
9. riutilizzo a fini naturalistici delle acque reflue e di prima pioggia

Tutto ciò è schematicamente ben identificabile dall'ideogramma seguente



Dalla tavola di progetto si può meglio evincere inoltre la modalità di ottenimento dei sopradetti obiettivi:

1. L'estensione verso il Comuni di Chiaramonte Gulfi, Monterosso Almo e Giarratana si attua attraverso l'apertura o il riatto di sentieri dai parcheggi verso i centri abitati e che comprendono, attraverso interventi di messa a dimora, il rafforzamento dei popolamenti arbustivi autoctoni. Tali interventi sono poi ulteriormente rafforzati dalle operazioni di popolamenti di alloctone invasive (per la biodiversità) quali, soprattutto *Ailanthus altissima*. In prossimità della stazione di Chiaramonte, ad esempio, e lungo il tratto parallelo alla Strada Provinciale tale pericolo di invasività è molto esteso.
2. L'innescò delle REC, reti ecologiche urbane dei Comuni di Chiaramonte Gulfi, Monterosso Almo e Giarratana, avviene attraverso i medesimi interventi sopra citati.
3. L'estensione verso il Comune di Ragusa si attua attraverso l'apertura del sentiero dal parcheggio di Chiaramonte Gulfi verso il capoluogo lungo il tracciato ferroviario dismesso oltre il punto di partenza. A tal fine si fa notare che l'area di sedime è un'enorme risorsa di biodiversità perché dall'abbandono è divenuta un giacimento di germoplasma che senza nessuna operazione trasporta naturalità lungo il tracciato (vedi in dettaglio nel seguito)
4. L'estensione verso Pantalica attraverso la stessa modalità e per le stesse ragioni di cui al punto precedente nel tratto oltre Giarratana (dopo esser confluita nell'altra ferrovia dismessa Siracusa – Vizzini) con l'enorme vantaggio di interconnettere reti ecologiche appartenenti a Province diverse (Ragusa e Siracusa)
5. L'aumento della biodiversità nelle buffer zone si attua intervenendo nelle aree di confine tra le aree forestali e quelle adiacenti agricole. Precisamente si ci pone l'obiettivo di diradare progressivamente (in 3 anni) nella fascia interna di 20 metri al demanio il popolamento forestale, monospecifici o con basso valore di biodiversità e copertura vegetale prevalentemente arborea, e contestualmente mettere a dimora altre arboree (querce) e soprattutto arbustive a partire dalle rosacee (biancospini, rosa canina, etc.). Tale misura innescherà verso l'interno (bosco) e verso l'esterno (aree prative e a bassa copertura vegetale) la naturale espansione dei popolamenti e l'aumento del numero di specie.
6. Il miglioramento della qualità fluviale delle acque del Fiume Irminio attraverso la sopradetta depurazione naturale operata da opere di ingegneria naturalistica (fascine di ramaglie ed alberi grezzi da espianto posti negli alvei incisi delle aste secondarie) derivanti proprio dalle operazioni di diradamento e dalla ramaglia derivante dall'apertura della pista.
7. La connettività faunistica trasversale alla pista pedociclabile, in rafforzamento a quella naturale esistente sopra le 7 gallerie nei pressi di Cozzo Pecorello, viene attuata attraverso l'apertura di sovrappassi faunistici nelle aree in trincea, sottopassi faunistici attraverso la pulizia dei tombini ferroviari intasati di terra e l'apertura di frequenti pozze e biostagni a favore della bracatofauna.
8. L'utilizzo a fini naturalistici dei sedimenti della linea ferroviaria dismessa si attua lungo tutto il tracciato ad eccezione dei tratti fuori dal demanio forestale (in tale tratto la manutenzione dell'area di sedime operata dall'Azienda Forerte Demaniali per l'utilizzo come stradella forestale ha costituito un effetto di pacciamatura e diserbo continuo per calpestio). Da un punto di vista dei movimenti terra, neanche un metro cubo di materiale di scavo (dei pochi estratti quali quelli provenienti dalla riattivazione dei tombini intasati di

terra) sarà portato a rifiuto perché reimpiegato ai piedi dei numerosi tratti in rilevato per addolcire le pendenze al piede e conseguentemente, diminuendo la pendenza media, riducendo la perdita di suolo lungo le scarpate. Ciò di per sé ha un buon valore pedologico perché si tratta di materiali alluvionali o alluvionati e quindi con una discreta componente organica e ricchi di semi. Un impiego sistematico sarà quello connesso alle opere di ingegneria naturalistica: è dall'area di sedime che verranno prelevate le talee per le opere di consolidamento al piede delle scarpate e per le gradonete, i cespi per il rinverdimento delle aree contermini e la raccolta di semi per le semine di specie legnose, per quelle a spaglio dal selvatico di graminacee e per le idrosemine.

4. LE OPERE DI INGEGNERIA NATURALISTICA

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").-

L'utilizzo dei sedimenti della linea ferroviaria dismessa si attua sempre lungo tutto il tracciato per lo strato di base della pavimentazione previa stabilizzazione mediante spargimento a spaglio di cemento e/o calce ed idratazione a pioggia.

Da un punto di vista dei movimenti terra, neanche un metro cubo di materiale di scavo (dei pochi estratti quali quelli provenienti dalla riattivazione dei tombini intasati di terra) sarà portato a rifiuto perché reimpiegato sempre ai piedi dei numerosi tratti in rilevato per addolcire le pendenze al piede e conseguentemente, diminuendo la pendenza media, riducendo la perdita di suolo lungo le scarpate. Ciò di per sé ha un buon valore pedologico perché si tratta di materiali alluvionali o alluvionati e quindi con una discreta componente organica e ricchi di semi.

Un impiego sistematico sarà quello connesso alle opere di ingegneria naturalistica precisamente per le seguenti tecniche:

1. Idrosemina e semine
2. Messa a dimora di talee
3. Trapianto di cespi
4. Trapianto di ecocelle in zolle
5. Trapianto di arbusti

In primo luogo per la raccolta di semi (nei cantieri di ingegneria naturalistica non sono mai abbastanza) per le semine di specie legnose, per quelle a spaglio dal selvatico di graminacee e per le idrosemine. L'operazione è peraltro essenziale perché in commercio è difficile trovare semi delle specie appropriate ed inoltre utilizzare semi dello stesso ambiente aumenta considerevolmente le probabilità di attecchimento. Quindi anche le aree di sedime dei rilevati, apparentemente di scarso interesse (vedi foto), divengono una miniera di approvvigionamento di semi.

E' inoltre dall'area di sedime che verranno prelevate le talee (soprattutto di rosacee quali biancospino e rosa canina) per tutte le opere di consolidamento al piede delle scarpate e per le gradonate.

Analogamente per i cespi, di *Ampelodesmo mauritanicus* (disa, taglia mani) per il rinverdimento delle aree contermini e delle scarpate.

Inoltre, essendo da un punto di vista naturalistico di alto valore i volumi di sedime che si dovranno estrarre in tutti i tratti fuori dal demanio forestale perché hanno occupato, spesso con copertura vegetale anche del 100% l'intera superficie, queste si cercheranno di sfruttare al meglio. Queste vaste superfici di sedime rinaturato a verde autoctono verranno estratte delicatamente a macrozolle ("ecocelle") di qualche mq. per poi esser trasportate su cassone di trattore e reimpiagate al piede dei rilevati per ricostruire immediatamente una buona iniziale copertura vegetale. Queste macrozolle sono, infatti un'enorme risorsa di biodiversità (arbustiva ed erbacea) perché dall'abbandono d'uso della ferrovia sono divenute un giacimento di germoplasma (cespi di graminacee perenni quali *ampelodesma*, "disa", molto presente stabilizzante nel territorio, rizomi, polloni, semi in quiescenza in attesa di germinazione, terreno ricco di micorize, etc.).

Analogamente l'espianto degli elementi arbustivi di piccola - media dimensione, che potranno estrarsi con l'intero apparato radicale dal sedime sarà seguito da reimpianto nelle aree contermini delle aree di sosta.

In conclusione tutto il materiale di sedime verrà riutilizzato: gli elementi arbustivi di piccola - media dimensione previo trapianto, o grandi arbusti verranno tagliati per la produzione delle talee da reimpiagare, tutti i semi verranno prelevati per le tecniche di semina /idrosemia, ed infine le aree "cariche" di suolo misto a materiale vegetale verrà trapiantato ad ecocelle.

5. LE AZIONI COMPLEMENTARI

Come prima evidenziato, si tratta di azioni da attivare anche al di fuori dello stretto contesto fisico dell'intervento, necessarie per assicurare la "*messa a regime*" del sistema.-

5.1 Attivazione convenzionata di strutture ricettive

Nell'ottica di indurre nuove forme di sviluppo compatibile a sostegno delle attività tradizionali, si prevede che alcune forme di attività ricettive al contorno del sistema, per le quali è necessario un concreto coinvolgimento economico e imprenditoriale da parte del soggetto gestore, possano essere sviluppate mediante forme di recupero convenzionato degli immobili esistenti.- Tale previsione riguarda essenzialmente la formazione di strutture a vocazione agrituristica, all'interno delle quali si potranno attivare le seguenti funzioni:

- ricettività locandiera e/o alberghiera;
- ristorazione
- stalle e maneggi per i percorsi equestri

A tale fine con il presente documento viene già prefigurato il bacino vocazionale del territorio nel comprensorio interessato dal sistema, entro cui si rileva peraltro un'ampia offerta di immobili ed attività rurali, come da allegate tavole grafiche.

In sede progettazione viene ulteriormente previsto:

- l'approfondimento della schedatura
- la definizione degli standards qualitativi e tipologici degli immobili;
- la definizione degli elementi fisici unificanti del sistema.-

Fermo restando che il ruolo dell'Ente gestore non potrà che essere indirizzato al recupero delle strutture immobiliari ed al controllo degli standards prescritti, per quanto riguarda regole, procedure di selezione, contenuti delle convenzioni e risorse economiche l'azione trova ampio riscontro in altre misure del P.O.R. Siciliane del P.S.R.

5.2 Promozione e marketing

Dal consolidato bagaglio acquisito sul tema del turismo, risulta evidente la possibilità e la convenienza di attuare una strategia di ampio respiro basata, al di là di interventi per la qualificazione e l'ampliamento dei fattori di offerta (strutture di supporto ed infrastrutture di trasporto anche e soprattutto su un ampliamento dei bacini di clientela potenziale, avendo come target prioritari le grandi aree urbane in Italia ed all'estero, ed una tipologia socio-economica di tipo medio/medio-alto.

Un preciso riferimento a tale riguardo si trova nelle strategie definite dalle direzioni di intervento del Programma di Settore "Turismo" del Piano Territoriale Provinciale, relative al versante della domanda.- Esse possono essere identificate in:

- a) promozione, marketing e vendita, con strumenti innovativi, dell'offerta connessa al sistema integrato in oggetto;
- b) costruzione di pacchetti integrati delle diverse componenti dell'offerta turistica in accordo con gli intermediari del mercato turistico internazionale.-

Anche in questo caso l'azione prefigurata trova ampio riscontro, non ultimo sotto il profilo delle risorse finanziarie, in altre misure del P.O.R. Sicilia e del P.S.R.-

5.3 Struttura di promozione e gestione

Le iniziative di promozione descritte sinteticamente in precedenza richiedono lo sviluppo, la collaborazione e l'integrazione di azioni da parte di una molteplicità di soggetti sia pubblici che privati. Si pone quindi il problema di attivare una sede di programmazione, progettazione, di coordinamento di tali azioni, utilizzando a questi fini anche gli incentivi finanziari disponibili nell'ambito del P.O.R. Sicilia e del P.S.R. - A tale fine potrebbe essere creare una struttura operativa specificamente dedicata alla promozione e alla gestione del sistema, eventualmente contestualmente all'interi menzionato progetto "PASSIBLEI".-

Essa può essere ipotizzata quale un coordinamento operativo fra privati ed enti pubblici, possibilmente allargato a tutto il sistema ibleo, operando sia sul lato dell'offerta che su quello della domanda e con l'obiettivo di verificare costantemente i risultati delle azioni

intraprese.- In particolare, coerentemente con le previsioni del Programma di Settore turismo del P.T.P., si dovrà :

a) dal lato dell'offerta:

- monitorare gli esercizi e le agenzie incoming interessate ed interessanti per le varie tipologie di clientela;
- verificare la qualità dell'offerta di ospitalità secondo i criteri sopra indicati, sia per quanto riguarda le strutture fisiche, sia per quanto riguarda l'ospitalità vera e propria;
- verificare la possibilità di ulteriore adattamento di strutture esistenti (edifici storici, rurali, ville, etc.);
- promuovere la formazione degli operatori, degli imprenditori (marketing) e del personale (ospitalità);
- promuovere e/o eseguire la manutenzione delle opere e dei manufatti demaniali;

b) dal lato della domanda:

- indirizzare e coordinare le iniziative di promozione degli albergatori e delle agenzie incoming della provincia;
- elaborare pacchetti turistici completi ed integrati;
- prendere i necessari contatti coi grandi operatori turistici internazionali;
- operare attraverso la realizzazione di iniziative, promozionali (partecipazione a fiere, pubblicazione di materiale, etc.).

Anche in questo caso un preciso riferimento a tale obiettivo si trova nelle strategie programmatiche definite dal Programma di Settore "Turismo" del Piano Territoriale Provinciale.-

5.4 Azioni correlate sul sistema della viabilità storica

Altra azione complementare di assoluta rilevanza è connessa alla attivazione di una strategia di attenzione al sistema generale della viabilità di interesse storico ed ambientale che, nel quadro delle azioni generali sul sistema dei beni culturali ed ambientali, appare elemento fondativo del territorio ibleo.-

A tale riguardo già il progetto PASSIBLEI, coerentemente con il Piano Territoriale Provinciale e con le Linee Guida del Piano Paesistico regionale, individua inizialmente il sistema della viabilità di interesse storico del territorio provinciale (che peraltro, pur se molto esteso, non include la complessiva rete del sistema dei percorsi che appare, se considerati anche i percorsi minori di interesse rurale, ben più esteso).

Una parte di questi tracciati, appartiene alla rete primaria della viabilità del territorio ragusano, per la quale appaiono comunque irrinunciabili interventi di aggiornamento e messa in sicurezza.-

Oltre agli interventi prefigurati per l'intero sistema della viabilità di interesse storico ed ambientale che interferisce con il tracciato della ex secondaria, (come peraltro per l'intero sistema della viabilità provinciale), si prefigura un programma organico di manutenzione ed aggiornamento, mirato principalmente alla conservazione dei tracciati e dei manufatti in quanto valori, capitale fisso da non disperdere, ma anche alla previsione, entro un quadro di

grande attenzione, di quegli interventi necessari di aggiornamento delle condizioni d'uso, che avvengano tuttavia senza lederne i valori costitutivi.

Tale strategia di attenzione rientra peraltro nelle previsioni programmatiche della Provincia Regionale di Ragusa, ed a tale riguardo risulta specificamente pianificata nell'ambito del Programma di settore "Viabilità e trasporti" del Piano Territoriale Provinciale, con la azione E4a – "*Programma di aggiornamento e manutenzione della viabilità storica*".-