

A background topographic map of Italy, showing contour lines and geographical features. The map is rendered in a light gray tone, providing a textured backdrop for the text.

**ITALIA**  
**45 - 45**

**Radici, condizioni, prospettive**

**TERRITORI DELL'ECONOMIA -  
SPAZI DELL'AGRICOLTURA FRA  
PRODUZIONE E RIPRODUZIONE -  
UN TERRITORIO SEMPRE PIÙ A  
RISCHIO - MISERIA E RICCHEZZA  
- TRAMA PUBBLICA E GIUSTIZIA  
SPAZIALE - LA CASA E L'ABITARE  
- L'ITALIA FRA PALINSESTO E  
PATRIMONIO - **ACQUA, MOBILITÀ,  
ENERGIA** - BENI COLLETTIVI E  
PROTAGONISMO SOCIALE**

**Coordinatori**

Lorenzo Fabian, Michelangelo Savino

**Discussant**

Carlo Gasparri

La pubblicazione degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU è il risultato di tutti i papers accettati alla conferenza. Solo gli autori regolarmente iscritti alla conferenza sono stati inseriti nella pubblicazione. Ogni paper può essere citato come parte degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU, Italia '45-'45, Venezia 11-13 giugno 2015, Planum Publisher, Roma-Milano 2015.

© Copyright 2015



Planum Publisher

Roma-Milano

ISBN: 9788899237042

Volume pubblicato digitalmente nel mese di dicembre 2015

Pubblicazione disponibile su [www.planum.net](http://www.planum.net),  
Planum Publisher

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzoeffettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata.

Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

# ATELIER 8

---

## ACQUA, MOBILITÀ, ENERGIA: RICICLARE INFRASTRUTTURE

### Coordinatori

Lorenzo Fabian, Michelangelo Savino

### Discussant

Carlo Gasparri

---

*Le infrastrutture stradali sono spesso emblema di un modello di mobilità inadatto a rispondere agli obiettivi di riduzione delle emissioni e alla realizzazione di eque politiche economiche e di accessibilità. Le reti dell'acqua e le infrastrutture del suolo sono inadeguate o insufficienti a fare fronte alle sfide poste dalle mutazioni del clima e dal dissesto idrogeologico. Le reti energetiche e tecnologiche sono fortemente dipendenti dai combustibili fossili. Le ferrovie minori, spesso degradate, sono ancora struttura fondamentale di un possibile uso allargato del territorio. Questo elenco aperto di infrastrutture territoriali, nel secolo scorso supporto fondamentale dello sviluppo economico e della modernizzazione del Paese, oggi deve essere ripensato entro progetti integrati e non settoriali, capaci di assorbire entro la stessa cornice di senso i temi sociali, ambientali, energetici e di rivalutazione, anche spaziale, del paesaggio italiano.*

### ACQUA

#### **Alessandra Acampora**

Da spazio in attesa a spazio dell'attesa, il caso dei Magazzini Generali

#### **Alberto Casanova, Marco Dettori, Alessandro Plaisant**

Progettare spazi pubblici dell'attraversamento tramite l'individuazione di alcune categorie spaziali per la connessione ambientale, sociale e funzionale: il caso della valle del Rosello a Sassari

#### **Luca Emanuelli, Gianni Lobosco**

Infrastrutture e turismo: nuove relazioni e strategie di riconversione

#### **M. Fiorella Felloni**

Infrastrutture naturali del territorio e progetto urbano, tra emergenze e opportunità.

Prove di innovazione nelle valli dei torrenti Baganza e Trebbia

#### **Antonio Longo**

Il tempo profondo della geologia e della natura: appunti intorno alle infrastrutture verdi e blu di una grande città

#### **Salvatore Losco, Luigi Macchia**

Water Sensitive Urban Design, sostenibilità ambientale e pianificazione urbanistica

#### **Marco Mareggi**

Progetti minimi di spazi aperti per rianimare un territorio

#### **Marco Ranzato, Fabio Vanin, Marta De Marchi**

Leggere l'occupazione incrementale del territorio

#### **Federico Russo, Paolo Russo**

Le acque del Polesine e le forme dell'abitare. Un'ipotesi di lavoro per un progetto inclusivo

#### **Sabrina Sposito, Gaia Daldanise, Daniele Cannatella, Nora Annesi, Marianna D'Angiolo, Patrizio De Rosa, Rolando Di Gregorio, Gerardo Giordano, Valentina Sannicandro**

Water Miles Pioneers. A sustainable process of water sourcing opportunities for the waterfront of Naples

#### **Irene Toselli**

Retracing water flows in Southern Italy

### MOBILITÀ

#### **Paolo Bozzuto, Andrea Costa**

Le ciclostoriche come evento territoriale: tra tutela del paesaggio, valorizzazione delle infrastrutture storiche e nuove forme di economia locale

**Ettore Donadoni**

Ciclabilità diffusa. Riconcettualizzare il progetto della mobilità ciclistica ripensando agli spazi collettivi nella città diffusa

**Camillo Orfeo**

Caratteri e trasformazioni del paesaggio della costa abruzzese

**Luca Velo**

La bicicletta un nuovo mezzo per la salvaguardia, il riciclo e la valorizzazione della città diffusa veneta

**Laura Veronese**

Il progetto dell'infrastruttura ciclabile e il ruolo dello spazio aperto nella metropoli europea

**Martina Zorzoli**

Dalla Treviso-Ostiglia al Green Tour. La progettazione integrata

**RICICLO****Marco Baccarelli**

La rete infrastrutturale nel progetto di manutenzione

**Alessandro Bove**

Riciclare, rigenerare ed innovare infrastrutture e territorio

**Francesca Calace, Adriano Spada**

La riconversione in chiave sostenibile delle infrastrutture e il problema dell'ultimo miglio

**Giuseppe Caldarola**

Materiali riciclati e nuovi cicli di vita di infrastrutture, territori, paesaggi

**Chiara Cavalieri**

Colli Berici. Cronistoria di un'infrastruttura ambientale

**Antonio Alberto Clemente**

Per un patrimonio dell'umanità. Il paesaggio dei silos granari

**Emilia Corradi**

Paesaggi apparenti. Forme e riciclo di assetti infrastrutturali

**Giorgio D'Anna**

Paesaggi minerari, paesaggi culturali: Francia e Italia a confronto. Il riciclo del territorio per lo sviluppo locale

**Stefano D'Armento**

Matera 2019. Non solo Sassi

**Ilaria Delponte, Alberto Carlascio, Paolo Farinelli**

Metodologie per il riciclo strutturale e di riconnessione urbana. Da Parigi alle possibili applicazioni italiane

**Claudia Di Girolamo**

Infrastrutture innogenetiche per il contesto

**Luca Filippi**

Un nuovo paesaggio della bonifica per l'Appennino. Ripensare i concetti e i modelli del progetto urbanistico per costruire infrastrutture ambientali resilienti nei territori della crisi economica e sociale

**Alvise Pagnacco**

Trasporto pubblico integrato per la definizione di una metropoli policentrica

**Matteo Benedetto Rossi, Stefano Riccardi**

Il riciclo dell'infrastruttura ferroviaria: opportunità per una mobilità integrata e sostenibile in Franciacorta

**Francesco Rotondo, Maristella Loi**

Riciclare le infrastrutture e gli spazi produttivi delle attività estrattive: il bacino di Apricena

**Valeria Scavone**

Rinascita di un paesaggio sul sedime di una linea ferrata

**Ester Zazero**

Attivare reti di sostenibilità come opere di riurbanizzazione

**TECNOLOGIE ED ENERGIE****Stefano Aragona**

Approccio integrato ecologico tra strategia e tattica della trasformazione

**Michele Dalla Fontana, Filippo Magni, Denis Maragno, Francesco Musco**

Il ruolo delle reti di teleriscaldamento in un contesto di transizione energetica e pianificazione territoriale

**David Fanfani**

'Forme del territorio' ed energia. Per un approccio co-evolutivo alla pianificazione fisica e allo sviluppo locale

**Roberto De Lotto, Giulia Esopi, Sara Malinverni, Elisabetta Maria Venco**

Flessibilità nei sistemi complessi: la città e le reti infrastrutturali

**David Fanfani**

'Forme del territorio' ed energia. Per un  
approccio co-evolutivo alla pianificazione fisica  
e allo sviluppo locale

---

## Rinascita di un paesaggio sul sedime di una linea ferrata

**Valeria Scavone**

Università degli studi di Palermo  
DARCH - Dipartimento di Architettura  
Email: [valeria.scavone@unipa.it](mailto:valeria.scavone@unipa.it)

### **Abstract**

Nella generale consapevolezza della imprescindibile necessità – per motivazione energetiche, economiche e ambientali - di un cambio di paradigma circa la mobilità e i trasporti, così come auspicato dall'Unione Europea, si ritiene indispensabile rivedere il ruolo delle linee ferrate anche in contesti minori in sofferenza.

In particolare, il contributo intende soffermarsi sul fronte africano della Sicilia, da decenni in condizioni di marginalità economica e sociale in contrapposizione al dinamismo che caratterizza le aree metropolitane che gravitano sui rimanenti fronti costieri. L'ipotesi della riattivazione del tratto ferroviario a scartamento ridotto (Agrigento) Porto Empedocle - Castelvetrano, migliorando la connessione dei centri minori che attraversa, contribuirebbe allo sviluppo locale e ad un avvicinamento al sistema urbano Trapani-Mazara del Vallo, divenuto molto dinamico grazie alla presenza - da un decennio - dell'aeroporto di Birgi e dell'autostrada.

Il tratto ferroviario in questione, un tempo nato a servizio anche delle miniere dell'entroterra agrigentino, in seguito all'assenza di strade ad alta velocità che caratterizzano la regione costiera e alla presenza di territori e paesaggi di notevole rilevanza naturale culturale, anche se in parte deturpati da fenomeni di abusivismo, potrebbe - in un'ottica integrata di valorizzazione - contribuire alla rinascita dei piccoli comuni caratterizzati da dinamiche di spopolamento.

**Parole chiave:** mobilità sostenibile, museo diffuso, linee ferrate dismesse.

### **Il tema**

Poichè il Libro Bianco del 2011 per ridurre il peso della dipendenza dal petrolio mira alla eliminazione (entro il 2050) delle autovetture alimentate con combustibili fossili - in considerazione che al solo settore dei trasporti sono addebitabili il 35% dei consumi energetici e circa il 21% delle emissioni di gas nocivi - si ritiene indispensabile, per far sì che la maggior parte del trasporto di passeggeri avvenga su ferro, agire sulle politiche locali, oltre che su quelle transnazionali con una mobilità legata recupero delle vie del mare (promosso dall'UE) ad una efficiente rete ferroviaria, al recupero delle "vie dolci", alla intermodalità, ad un approccio policentrico e reticolare tra i vari sistemi urbani e territoriali soprattutto in condizioni di marginalità.

I dati rilevano che circa ¼ della popolazione italiana vive in "aree interne", un territorio profondamente diversificato caratterizzato da abbandono e spopolamento che, secondo i criteri stabiliti dal documento redatto dal Dipartimento per lo sviluppo e della coesione economica (DPS) per la programmazione e l'allocatione dei Fondi comunitari 2014-2020<sup>1</sup>, può comprendere anche comuni costieri (il criterio è in relazione alla vicinanza con un "polo").

Economia e sviluppo delle aree interne potrebbe passare anche attraverso una "connessione" fisica e spaziale che, ispirandosi a criteri di sostenibilità, preveda il ripensamento delle infrastrutture dismesse

---

<sup>1</sup> Seminario *Nuove strategie per la programmazione 2014-2020 della politica regionale: le aree interne* (Roma, 15/12/2012).

dando loro nuova vita, un nuovo valore, un ruolo di elemento connettivo multimodale che veda nel paesaggio (come recita il Codice dei beni culturali e del paesaggio) una variabile strategica di sviluppo autosostenibile del territorio.

“Il paesaggio è un marasma, visto da fuori dagli stessi attori-spettatori i quali in tal modo rischiano di perdere il paesaggio come riferimento della propria identità” (Turri, *ibidem* 127).

Il ruolo cardine delle infrastrutture di trasporto sul paesaggio è ricordato da Arturo Lanzani (2003) quando sottolinea che il paesaggio attuale è il frutto delle trasformazioni cominciate negli anni Cinquanta - quando “ultimata l’asfaltatura di tutte le strade italiane” e “gran parte del sistema autostradale” - si innesca una dinamica “orizzontale” e si ha l’affermarsi di un sistema di mobilità più ampio e dilatato, meno gerarchico e stabile (Lanzani, *cit.*, p.69). Gli effetti sul paesaggio, avviati allora e proseguiti ancora ad oggi, sono rilevanti anche perché “la strada si stacca (...) dal suolo, non dialoga più con il rilievo, con i materiali locali. In tutti i casi vengono meno quelle tortuosità, quelle svolte, quei restringimenti capaci di generare stupore e sorpresa, e si impongono invece nuovi modi di esperire in movimento il territorio, visuali aperte e dilatate” (Lanzani, *cit.*, p. 72). Le vecchie vie erano concepite come fili di una rete che collegavano villaggi e città, attraversavano i centri urbani determinandone il loro sviluppo e la loro relazione con la campagna circostante. Anche il loro passare nelle aree extraurbane imprimeva su di esse determinate caratteristiche che variavano al variare dei paesaggi attraversati.

Le attuali strade, invece, instaurano un rapporto completamente diverso sia con i centri urbani che con il paesaggio aperto e divengono strisce che collegano i nodi indifferenti al paesaggio attraversato. Ciò che solitamente si percepisce dei paesaggi extraurbani è frutto di uno sguardo “da lontano”, da “punti di osservazione ci pongono in una condizione di estraneità, per modo che (...) si raggiunge il massimo di oggettivazione” (Turri, P.169).

La forza connettiva che risiede invece nell’idea del “viaggio”, come contemplazione delle bellezze del paesaggio, è invece indissolubilmente legata ai ricordi del Grand Tour, esperienza intellettuale riservata ad una élite alla ricerca di testimonianze di un’antichità conosciuta solo attraverso i libri, un viaggio che - come ben colse il Touring Club - se svolto in modo consapevole consente di capire il mondo, di immedesimarsi nelle sue innumerevoli diversità e di tentare di comprenderle nell’intento di «collaborare alla tutela ed alla educazione ad un corretto godimento del patrimonio italiano di storia, d’arte e di natura»<sup>2</sup> L’idea pertanto di riprendere quelle “tortuosità” tipiche del tracciato di una linea a scartamento ridotto concorre a delineare un’idea di coesione territoriale di territori marginali consentendo, al contempo, un modello di gestione a rete di beni culturali e naturali del territorio, accomunati da relazioni storiche, geografiche, paesaggistiche, in linea con la definizione di valorizzazione integrata dei beni culturali come riportata nell’art.111 del Codice dei beni culturali e del paesaggio<sup>3</sup>.

## Il caso in esame

La Sicilia, nonostante abbia un ruolo potenzialmente nevralgico come “porta” per i paesi orientali e per l’area del Maghreb, a breve verrà esclusa, dalle tratte dei treni a lunga percorrenza<sup>4</sup>. Il *gap* infrastrutturale è sempre stato una delle cause del ritardo dello sviluppo del sud Italia e certe scelte, se non arginate, contribuiranno ad accrescerlo.

Nello specifico si ritiene che proprio il trasporto su ferro richiederebbe un ripensamento generale a partire dalla dismissioni delle linee ferrate operate nel tempo nell’intero territorio regionale nell’ottica della promozione della mobilità sostenibile da parte dell’UE, nonostante l’attuale assenza di una domanda (conseguenza inevitabile della carenza dell’offerta).

In questo contesto, si è preso in esame parte della *regione* agrigentina che con i suoi 42 comuni costituisce una delle province più povere d’Italia, caratterizzata da un assetto orografico molto articolato e da fenomeni di spopolamento e di frammentazione socio-produttiva (Prestia, Scavone, 2014), soprattutto nelle “aree interne” così come definite dal DPS che identifica come tali - con i suoi criteri legati alla

---

<sup>2</sup> Art. 1 dello statuto del T.C.I., Touring Club Ciclistico Italiano, fondato l’8 novembre 1894 da un gruppo di 57 velocipedisti.

<sup>3</sup> La valorizzazione dei beni culturali si consegue mediante la “*costituzione ed organizzazione stabile di risorse, strutture o reti, ovvero nella messa a disposizione di competenze tecniche o risorse finanziarie o strumentali, finalizzate all’esercizio delle funzioni ed al perseguimento delle finalità*” come indicate nell’art. 6 dello stesso Codice. A tali attività possono concorrere, cooperare o partecipare soggetti privati.

<sup>4</sup> La decisione di Ferrovie dello Stato prospettata a partire dal Giugno del 2015, pare revocata ma la questione non sembra totalmente archiviata.



distanza dal Polo e alla sua capacità di fornire servizi - anche i comuni di Sciacca<sup>5</sup> e di Ribera che gravitano sulla costa e risultano ben serviti da un punto di vista infrastrutturale. I dati demografici indicano per questi due centri urbani, in controtendenza rispetto agli altri in esame, un trend positivo presumibilmente legato all'economia che ruota attorno al settore primario, la coltivazione della pesca (DOP) per l'una e degli agrumi (IGP) per l'altra.

Dalla fine del secolo XIX, infatti, con la crisi industria estrattiva, la riforma agraria, la terzianizzazione del sistema economico, il rafforzamento degli assi di comunicazione costieri delle aree metropolitane, questo territorio ha avuto un progressivo indebolimento nonostante l'armatura culturale (M. Carta, 1999) che lo contraddistingue. Presumibilmente proprio a causa di ciò il paesaggio che lo caratterizza è stato più "salvaguardato" (nonostante alcuni episodi di abusivismo sulla costa) rispetto ad altre aree dell'isola, perché privo di grandi infrastrutture viarie, un paesaggio naturalmente sostenibile e - ancora - riconosciuto dalla comunità che lo vive.

Il tracciato della linea ferrata - la cui gestazione parte dal 1882 - ha rappresentato per lungo tempo un elemento di connessione fisica e simbolica, mare-monte, che, infatti, con la sua dismissione (cominciata a partire dagli anni Sessanta del Novecento per la chiusura di molte delle miniere di zolfo e per la "concorrenza" della mobilità privata su gomma) ha portato all'isolamento dei diversi centri e dell'intera regione. A ciò si aggiunge il ruolo di Agrigento che - sede di un sito patrimonio UNESCO - dal 1976 ha dovuto rinunciare alla connessione su ferro con la sede del suo porto, Porto Empedocle (già Marina di Girgenti).

Tabella I | Dati principali relativi ai comuni in esame, tratto da "Classificazione Comuni Aree interne" (rielaborazione dell'autore).

	<i>Comune</i>	<i>Provincia</i>	<i>Pololazione 2001</i>	<i>Popolazione 2011</i>	<i>Superficie</i>	<i>Classe</i>	<i>Macro classe</i>
1	Agrigento	AG	54.619	58.323	245,320	Polo	Centro
2	Porto Empedocle	AG	15.957	16.841	25,226	Cintura	Centro
3	Realmonte	AG	4.435	4.483	20,369	Cintura	Centro
4	Calamonaci	AG	1.533	1.375	32,890	Area Interna	Periferico
5	Siculiana	AG	4.786	4.632	40,991	Cintura	Centro
6	Montalegro	AG	2.732	2.543	27,413	Area Interna	Intermedio
7	Cattolica Eraclea	AG	4.959	3.975	62,164	Area Interna	Intermedio
8	Ribera	AG	20.186	19.302	118,522	Area Interna	Periferico
9	Sciacca	AG	40.240	40.899	191,670	Area Interna	Periferico
10	Menfi	AG	12.783	12.711	113,579	Area Interna	Intermedio
11	Castelvetrano	TP	30.518	31.824	209,760	Polo	Centri

## La proposta

Una valorizzazione integrata territoriale potrebbe essere raggiunta grazie al rilancio del porto dell'unico sistema urbano Agrigento - Porto Empedocle e alla strutturazione di un percorso *slow* che riconnetta i comuni (costieri e collinari) facendone riscoprire il valore ambientale, paesaggistico, storico, artistico, culturale e quindi identitario. In questa sede si propone pertanto la riattivazione - ove possibile - della linea ferrata dismessa (integrata col recupero delle Regie trazzere che ancora oggi innervano il territorio siciliano) e il rilancio del percorso via mare (Porto Empedocle - Sciacca) che garantiscano accessibilità ai diversi territori in un circuito virtuoso che porti, anche, ad un graduale disincentivo all'utilizzo delle auto private.

<sup>5</sup> Il DPS considera Polo il comune di Castelvetrano (in provincia di Trapani), nonostante la popolazione nettamente inferiore rispetto a Sciacca, presumibilmente poichè offre un insieme "specifico di servizi i quali diventano quindi i reali attrattori in alternativa alla mera dimensione fisica". DPS (2014, 3) in: [http://www.dps.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree\\_interne/Nota\\_metodologica\\_Aree\\_interne.pdf](http://www.dps.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree_interne/Nota_metodologica_Aree_interne.pdf) (data ultima visualizzazione 09.05.2015).



Stravolgendo l'attuale modalità di percorrenza dell'area da "veloce" a "lenta", grazie alla *slow and green infrastructure* proposta, non si avrebbe più solo un paesaggio di attraversamento veloce, ma un paesaggio da attraversare, soffermandosi, vivendolo, fruendone di spazi e luoghi attraverso la strutturazione di diversi percorsi, per diverse velocità, per diverse tipologie di utenti. Tale *green and slow infrastructure*, ribaltando completamente la presunta vocazione "industriale" del fronte africano dell'isola, potrebbe connettere le risorse naturali e culturali presenti e concorrere a valorizzarne le potenzialità turistiche dando vita ad un museo diffuso, un modello di gestione a rete del patrimonio territoriale, accomunato da relazioni storiche, geografiche, paesaggistiche.

Una nuova accessibilità *slow* dovrebbe consentire l'accessibilità alle utenze deboli e prevedere percorsi a cavallo o ciclabili lungo le *greenways*, le trazzere o lungo le fasce di pertinenza della infrastruttura di trasporto, su sede propria e in tutta sicurezza, che consenta di recuperare il contatto con il paesaggio, con le risorse naturali e culturali. L'utilizzo dell'area di sedime delle linee ferroviarie dismesse sono, infatti, base ideale per la realizzazione di *greenway* (Toccolini, 2004) perché corrono su sede propria, perché hanno il pregio di essere separati dalla circolazione stradale, offrendo agli utenti itinerari sicuri e spesso lontani dall'inquinamento atmosferico e acustico, per la pendenza regolare e modesta del tracciato (Dichiarazione di Lille, 2000).



Figura 1 | In rosso il tracciato della linea ferrata Porto Empedocle - Castelvetrano, in giallo il tracciato della strada statale n.115, in bianco i territori dei comuni interessati. Elaborazione dell'autore

Il progetto<sup>6</sup> di una rete *slow* può, partendo da Porto Empedocle, riconnettere risorse naturali e culturali dei comuni che si affacciano sul fronte africano della Sicilia procedendo in direzione ovest: Realmonte, Siculiana, Montallegro, Cattolica Eraclea, Ribera e Sciacca. Tale *slow network* mira ad una "valorizzazione territoriale" del patrimonio naturalistico e culturale disseminato nei territori di questi comuni in un armonico rapporto tra le coste e l'interno, tra la *polpa* e l'*osso*:<sup>7</sup> siti archeologici, castelli e torri costiere, centri storici, le aree industriali dismesse delle miniere di zolfo, il sistema di bagli e masserie. Il percorso via terra ipotizzato, caratterizzato da una multimodalità, inizia con un percorso ciclabile lungo 15 Km che da Porto Empedocle giunge a Siculiana (con la riconversione del vecchio casello ferroviario collocato a ridosso della nota Torre Carlo V), attraversando i resti di una villa romana di Realmonte (del I sec. a.C.). Da Siculiana, un ulteriore casello riconvertito, dà la possibilità di effettuare uno scambio intermodale e quindi, lasciando la bici, è possibile passeggiare per altri 16Km sull'area di sedime della linea ferrata, con l'utilizzo di una *mountain bike*, di un cavallo o di un asino (Bocconi, Visentin, 2009), per godere del Castello Chiaramontano o della riserva naturale "Torre Salsa" (istituita nel 2000). Giunti alla stazione di Cattolica Eraclea ripristinata la sua funzione originaria, il percorso potrebbe procedere in treno per 26 Km attraversando il paesaggio rurale di Ribera, dove un altro casello, adibito a noleggio bici, consente di effettuare l'ultimo tratto lungo una pista ciclabile di 15 Km che giunge alla stazione di Sciacca.

La presenza delle numerose trazzere e sentieri che caratterizzano il paesaggio consentono inoltre, di raggiungere beni isolati sparsi nel paesaggio (che possono essere convertiti a nuove funzioni) e di

<sup>6</sup> Una bozza dell'idea progettuale è stata elaborata in occasione della tesi di Laurea "Slow network turistico-culturale da e per... Porto Empedocle" di Stefania Marino, rel. Prof. V. Scavone, corr. Arch. G. Prestia, Università degli Studi di Palermo, Corso di Laurea in Architettura di Agrigento, a.a. 2013-14.

<sup>7</sup> La definizione è in Turri (2006, 263), in riferimento alla critica della politica meridionalista degli ultimi decenni.

raggiungere, lungo la costa, le riserve naturali “Torre Salsa” (nel territorio di Siculiana) e “Eraclea Minoa” con l'area archeologica (nel territorio di Cattolica Eraclea), le punte rocciose di grande valenza paesaggistica come la "Scala dei Turchi" (una falesia costituita da uno sperone di marna bianca) e diverse altre emergenze. Il progetto mira alla strutturazione di un sistema-patrimonio che accresce l'aspetto di competitività di un territorio, e lo rende capace di attrarre risorse umane e finanziarie, incrementando i flussi turistici e attività produttive non necessariamente appartenenti al settore culturale.

Il nuovo ruolo dell'area di sedime della linea ferrata, infatti, consente di ottenere una valorizzazione integrata che mira ad attivare politiche di gestione tali da estendere la fruizione ai luoghi della cultura attualmente meno noti e visitati. Delocalizzando e distribuendo i flussi di visitatori su tali aree interne, realtà minori e marginali del territorio in oggetto, si ridurrebbe la pressione sulla Valle dei Templi di Agrigento, uno dei luoghi più visitati della Sicilia, innescando reali dinamiche di sviluppo locale.

### Riflessioni a margine

Il tema dell'accessibilità alla città di Agrigento, da sempre oggetto di battaglie politiche per la realizzazione di un'autostrada di collegamento con Palermo o di un aeroporto, potrebbe invece trovare soluzione con la riattivazione dell'area di sedime che caratterizzava la linea ferrata a scartamento ridotto che la collega a Porto Empedocle e, da questa, a Castelvetro-Sciacca.

Si ritiene che tale *network* multimodale, non avrebbe solo una valenza turistica, ma potrebbe costituire l'asse centrale di un sistema in grado di connettere i territori di aree interne.

Secondo quanto previsto dalla Convenzione Europea del Paesaggio, tale *network* si inserisce all'interno della "gestione dei paesaggi", un tipo di provvedimento conforme al principio dello sviluppo sostenibile per accompagnare le trasformazioni provocate dalle esigenze economiche, sociali o ambientali nell'ottica di una fruizione ispirata a criteri di sostenibilità (Carta Mondiale per il turismo sostenibile di Lanzarote, 1995, e CFTS Unione Europea, 2007).

### Riferimenti bibliografici

Bocconi A., Visentini C. (2009), *In viaggio con l'asino*, Guanda, Parma.

Camagni R., Gibelli M.C. (1999), *Le città europee di fronte alla sfida della sostenibilità: il ruolo del sistema insediativo e della mobilità*, in C. Beguinot (a cura di), *Urbanistica e mobilità*, Roma, pp.187-209.

Carta M. (1999), *L'armatura culturale del territorio. Il patrimonio culturale come matrice di identità e strumento di sviluppo*, FrancoAngeli, Milano.

Cascetta E., (1998), *Teoria e metodi dell'ingegneria dei sistemi di trasporto*, UTET, Torino.

Clementi A., (1999), *Infrastrutture e progetti di territorio*, Palombi, Roma.

Desportes M. (2008), *Paesaggi in movimento. Trasporti e percezione dello spazio tra XVIII e XX secolo*, Libri Scheiwiller.

Lanzani A. (2003), *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma.

Prestia G., Scavone V. (2014), “Territorial Connection and Cohesion. The Case of Agrigento Inland Area”, in C. Bevilacqua, F. Calabrò, L. Della Spina, *New metropolitan perspectives*, ed. by Wohlbiel, TTP USA, pp. 41-46.

Toccolini A. Fumagalli N., Senes G. (2004), *Progettare i percorsi verdi*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN).

Turri E. (2006), *Il paesaggio come teatro*, Marsilio, Venezia.

Trombino (2005), “Le coste: urbanizzazione a abusivismo, sviluppo sostenibile e condoni edilizi”, in M. Savino (a cura di), *Pianificazione alla prova del Mezzogiorno*, Milano, Franco Angeli.

### Sitografia

[www.ferroviekaos.it](http://www.ferroviekaos.it)

[www.istat.it](http://www.istat.it)

[www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)

*Carta Europea del Turismo Sostenibile nelle Aree Protette* (2010), in [www.european-charter.org](http://www.european-charter.org)

*Dichiarazione di Lille* (2000), in [www.aevv-egwa.org](http://www.aevv-egwa.org)



Planum Publisher

Roma-Milano

[www.planum.net](http://www.planum.net)

ISBN 9788899237042

Volume digitale pubblicato nel mese di dicembre 2015