

## IL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE IN SICILIA COME OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO

Donatella Cialdea<sup>1</sup> Sandro Privitera<sup>2</sup> Alessandra Maccarone<sup>3</sup>

### SOMMARIO

Le aree protette assumono sempre di più una connotazione non solo legata alla conservazione della biodiversità e alla tutela dell'ambiente ma anche alla loro capacità di garantire uno sviluppo locale sostenibile, nel rispetto delle varie identità locali dei territori circostanti.

In quest'ottica lo sviluppo di una mobilità dolce a servizio delle aree protette di un territorio può rappresentare un'opportunità di sviluppo e di crescita riuscendo ad intercettare anche le sempre maggiori domande di turismo verde.

La mobilità dolce, declinata all'interno delle aree protette, può contribuire non solo alla salvaguardia dell'ambiente e della salute delle popolazioni, favorendo una tipologia di fruizione attenta, ma anche alla possibilità di un recupero di antichi tracciati, che possono essere ripristinati come vie verdi di mobilità lenta, e di manufatti storici presenti lungo il loro percorso per la fruizione da parte di un turismo sostenibile.

Il caso studio presentato nel paper è l'area protetta Riserva Naturale Orientata "Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande" in quanto esempio di area in cui è presente una pluralità di tipologie di mobilità dolce.

---

<sup>1</sup> Direttore Laboratorio *l.a.co.s.t.a.* (Laboratorio per le attività collegate allo sviluppo territoriale ed ambientale), Università degli Studi del Molise, via De Sanctis, 86100 Campobasso, e-mail: cialdea@unimol.it.

<sup>2</sup> *CUTGANA* (Centro Universitario per la tutela e la gestione degli ambienti naturali e degli agro-ecosistemi) Università di Catania, Direttore della Riserva Naturale Integrata Grotta Palombara, e-mail: sandroprivitera@yahoo.it

<sup>3</sup> PhD Analisi e Valorizzazione del Paesaggio, assegnista Laboratorio *l.a.co.s.t.a.* Università degli Studi del Molise, via De Sanctis, 86100 Campobasso, e-mail: alessandra.maccarone@unimol.it.

## 1. Introduzione<sup>4</sup>

Nel presente lavoro l'area della Riserva prescelta viene analizzata attraverso la lettura degli interventi effettuati per la fruizione soprattutto legata alla utilizzazione del sedime di un percorso ferroviario dimesso.

Il trasporto e la mobilità rappresentano, come noto, una delle scommesse più interessanti ai fini del recupero degli spazi vitali soprattutto in ambiente urbanizzato. Molto interessanti, però, sono anche gli interventi in aree che già sono caratterizzate da positive qualità dell'ambiente, quali le aree naturali, ed in particolar modo le aree protette.

Nel caso in esame è stato effettuato uno dei più suggestivi interventi di valorizzazione di una antica arteria che costituisce un interessante esempio anche dal punto di vista territoriale, poiché si inserisce in un'area già vincolata, in quanto dichiarata di notevole interesse pubblico (nell'area insistono diversi decreti assessoriali ma in particolare l'area è stata vincolata nel 1998 con la Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'Alta valle dell'Anapo, ricadente nei comuni di Buccheri, Buscemi, Carlentini, Cassaro, Ferla, Palazzolo Acreide e Sortino; si vedano anche Regione Sicilia, D.A. 11/4/91, D.A. 14/10/93, D.A. 24/3/94, D.A. 12/5/98, D.A. 28/12/99, D.A. 26/7/00), è situata all'interno di delimitazioni di aree SIC (quali Siti di Interesse Comunitario) ed inoltre si è anche pregiata del riconoscimento da parte dell'UNESCO.

L'attenzione di questo studio è focalizzata, dunque, sulla Valle dell'Anapo, situata nella Sicilia orientale, in una zona attualmente interessata – sebbene in area ancora più interna - anche dalla proposta del Parco degli Iblei (Provincia Regionale di Siracusa, 2010 a, b).

L'area oggetto di studio è altamente interessata dalla presenza di beni archeologici ed architettonici (MiBAC, Siciliaionica, 2011). Inoltre viene da più parti evidenziato quanto essa sia una delle più suggestive aree dal punto di vista panoramico-paesaggistico: essa coinvolge il corso del fiume Anapo, in una vallata erosa che arriva a trasformarsi in canyon fino alle gole di Pantalica, dove sorge una delle necropoli più estese del Mediterraneo.

In quest'area è ancora presente il segno del percorso di una delle testimonianze storiche più importanti della Valle, ovvero la vecchia linea ferrata Siracusa-Vizzini. Proprio alla luce delle molteplici presenze di elementi pregevoli per essa è stato attivato da parte della Regione Sicilia lo strumento di un "*percorso paesaggistico integrato*", al fine di costruire una "matrice di sviluppo" del territorio che essa coinvolge (Regione Sicilia, 2010). Nella Figura 1 è riportata l'area coinvolta nello studio, con riferimento al territorio della Regione e della Provincia Regionale di Siracusa.

---

<sup>4</sup> Hanno collaborato: dott. S. Privitera per la parte di descrizione della riserva e dei suoi aspetti caratterizzanti (capitoli 2 e 3); PhD A. Maccarone per l'analisi delle potenzialità della mobilità dolce (capitolo 4) , prof. D. Cialdea per il coordinamento e la messa a punto della metodologia di lettura del territorio in esame e del percorso ferroviario all'interno dell'area protetta (capitoli 1 e 5).

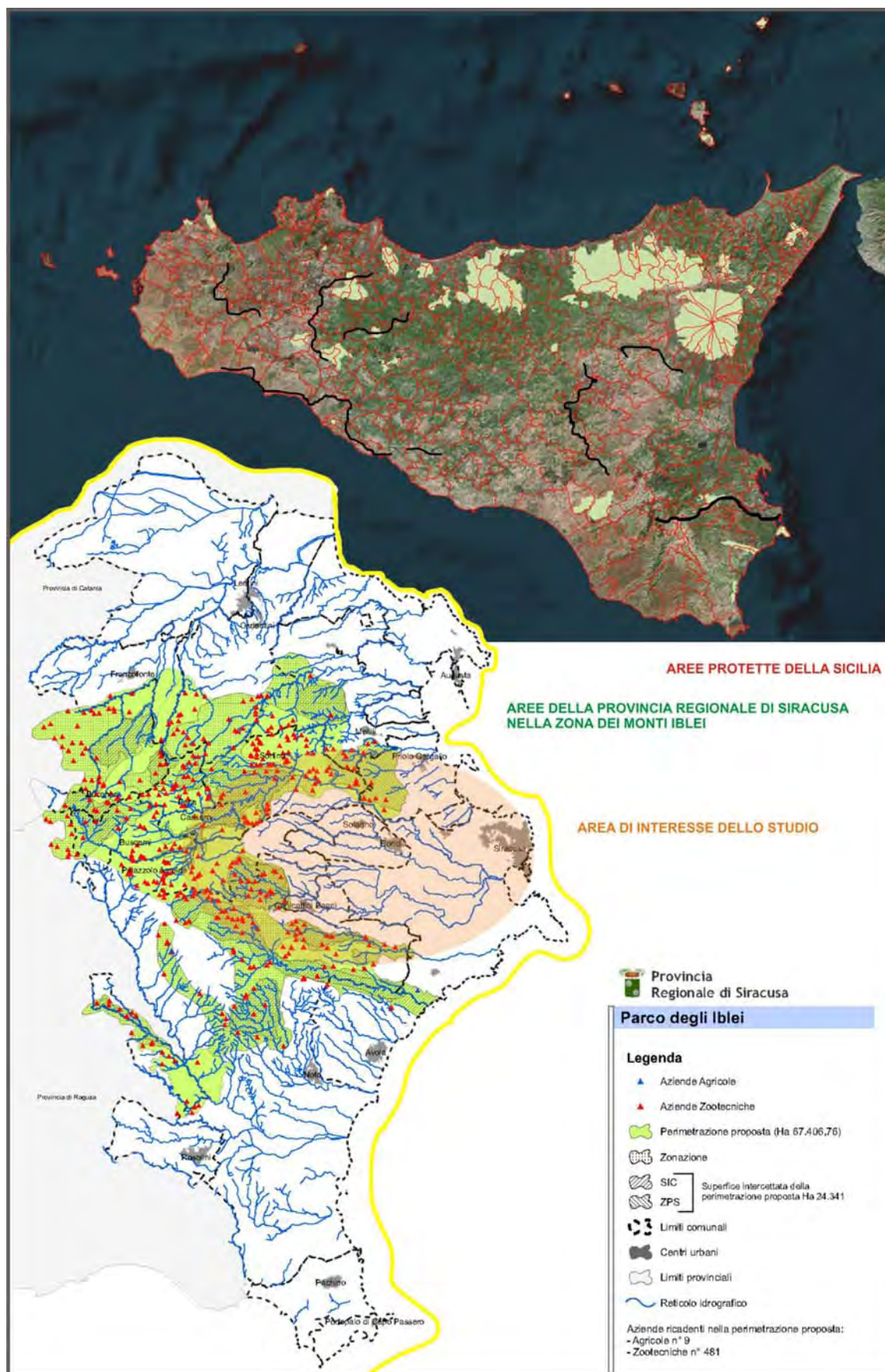


Figura 1 Inquadramento dell'area di studio (Fonti: Regione Sicilia, Provincia Regionale di Siracusa, Cialdea 2014)

## **2. Il sistema delle aree protette della Sicilia orientale**

Alla fine degli anni '70 del secolo scorso, mentre fiumi di cemento ricoprivano inesorabilmente il territorio siciliano con progettazioni di opere pubbliche e private da realizzare in aree di grande interesse ambientale e naturalistico, un moto di ribellione attraversò la società civile dell'isola dando origine a un movimento spontaneo di cittadini che si oppose con forza, passione e decisione alla loro esecuzione. La lotta civile contro la costruzione di una strada costiera che avrebbe dovuto collegare i centri abitati di San Vito Lo Capo e Scopello e che avrebbe deturpato per sempre uno dei tratti di costa paesaggisticamente più spettacolari dell'intero sistema costiero isolano, diventò il simbolo di una battaglia per la difesa della natura che migliaia di paladini siciliani riuscirono definitivamente a vincere riuscendo a bloccare, nonostante fossero già iniziati, i lavori di esecuzione dell'opera. Il risultato della costante pressione dell'opinione pubblica nei confronti della classe politica siciliana, fu la promulgazione da parte della Regione Sicilia, della prima Legge Regionale 98/81 sulle aree protette (Regione Sicilia 1981), con la quale il parlamento regionale regolamentò l'istituzione dei parchi e delle riserve naturali in Sicilia e, al titolo V, l'istituzione della Riserva Naturale Orientata dello Zingaro che sancì di fatto il blocco dell'opera e la salvaguardia di uno dei ambienti naturali costieri paesaggisticamente più belli di Sicilia. Successivamente verrà promulgata la L.R. 14/88 (Regione Sicilia 1988), con la quale verrà di fatto istituito il parco dell'Etna, primo parco regionale siciliano e diverse riserve naturali. Attualmente, circa il 10% del patrimonio naturale siciliano è protetto nel corso degli anni sono stati istituiti a più riprese altri quattro parchi regionali e circa ottanta riserve naturali oltre a centinaia di SIC e ZPS di interesse transnazionale, inseriti nella Rete Natura 2000. Tra le riserve, nel 1997 (Regione Sicilia 1997), sarà istituita la Riserva Naturale Orientata di "Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande" allo scopo di proteggere uno degli ambienti naturali più interessanti dell'intera isola, il cui territorio, nel 2005, verrà inserito nel patrimonio mondiale dell'UNESCO (UNESCO 2005).

## **3. Il Caso studio: la Riserva Naturale Orientata Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande**

Il caso studio è l'area protetta Riserva Naturale Orientata "Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande", gestita dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali, in quanto esempio di area in cui è presente per le caratteristiche peculiari del territorio, una pluralità di tipologie reali e potenziali, di mobilità dolce, tra cui la possibilità di percorrere il territorio della riserva in bicicletta, in carrozza, a cavallo, a piedi attraverso il recupero di una linea ferroviaria dismessa. Nell'ambito del "Piano Integrato di Sviluppo Sostenibile" delle valli dell'Anapo e del Cassibile (GAL Agenzia di Sviluppo Val d'Anapo 1998), particolare

attenzione è stata data alla viabilità lenta del comprensorio (ex tracciati ferroviari, regie trazzere, strade intercomunali della viabilità secondaria, sentieri, ecc.), costituente la trama connettiva di aree di riserva, di siti di interesse comunitario, di corridoi ecologici, di siti archeologici, di siti panoramici, di aree di interposizione di pregio fra i centri storici del comprensorio.

La Riserva appare diversificata e offre ambienti naturali di grande valenza ecologica estremamente variegati: il biotopo acquatico, l'ambiente ripariale, quello delle pareti strapiombanti, dei versanti vallivi, dei pianori e delle grotte.

Oltre agli spiccati caratteri naturali, l'area protetta presenta importanti caratteri archeologici, quali il complesso delle necropoli di Pantalica che dal luglio 2005, a seguito di quanto deciso nel corso della XXIX riunione annuale del Comitato del Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, è stata iscritta a pieno titolo nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità, denominata *“Siracusa e le Necropoli rupestri di Pantalica”*.

L'area oggetto di studio ricade nella Sicilia sudorientale, nel territorio della ex-Provincia di Siracusa, è costituita da una serie di valli fluviali profondamente incise nel massiccio carbonatico nel settore orientale dei monti Iblei. Tali valli, costituiscono in reticolo di forre strapiombanti, veri e propri *canyons*, localmente “cave”, attraversate dal corso dei fiumi Anapo, Cavagrande e Calcinara che hanno consentito la penetrazione dalla costa verso l'entroterra ibleo sin dall'età del bronzo, mantenendo ancor oggi questa peculiarità.

Da Siracusa è infatti possibile ancora oggi, seguendo la valle dell'Anapo, risalire il corso del fiume verso l'interno, per raggiungere il cuore dell'altopiano ibleo, dove oggi si trovano diversi centri abitati e siti di grande interesse ambientale, storico e archeologico, ancora poco inseriti nel panorama turistico locale, regionale e internazionale, nonostante l'ormai quasi decennale riconoscimento ottenuto dall'UNESCO. Nel territorio comunale di Sortino, all'interno del sito protostorico di Pantalica si trova la necropoli preistorica più grande d'Europa, costituita da oltre 5000 tombe a “grotticella” (Figura 2) scavate dai Siculi lungo balze rocciose generalmente strapiombanti, ben visibili alla confluenza della valle del Calcinara della valle dell'Anapo, realizzate in periodi diversi tra il 1270 e il 730 a.C. quando i primi coloni greci fondarono le loro prime colonie lungo la costa orientale dell'isola.

Nell'area delle necropoli si trovano anche tre estesi complessi di abitati rupestri bizantini denominati S. Micidario, S. Nicolichio e della Cavetta, dove si conservano interessanti esempi di pitture bizantine e medievali realizzate sulla roccia.

Con Decreto 25 luglio 1997, n. 482, viene istituita, dalla Regione Siciliana, la Riserva Naturale Orientata “Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande” che si estende su una superficie di 3.712 ettari per proteggere uno dei paesaggi e ambienti naturali più singolari dell'isola (Figura 3).



*Figura 2 Tombe a “grotticella” scavate sulle pareti rocciose del Calcinara  
(Foto: Sandro Privitera).*



*Figura 3 L'area di Pantalica (Fonte: RegioneSicilia, Piano di Gestione “Siracusa e le  
Necropoli rupestri di Pantalica” rev. 2005)*

Il territorio dell'area protetta è gestito dal Corpo Forestale che in questi anni ha progressivamente organizzato la fruizione morbida del territorio, impedendo progressivamente l'accesso ai veicoli a motore, chiudendo con due cancelli la sede della linea ferrata dismessa e trasformandola in una delle più interessanti e spettacolari greenway che è diventata un luogo preferito da migliaia di escursionisti e ciclisti (Figura 4). Allo stesso tempo il Corpo Forestale ha realizzato e mantenuto una articolata rete di sentieri che oggi consentono ai visitatori di muoversi agevolmente nel territorio dell'area protetta e di discendere in sicurezza sul fondo valle e risalire sull'altopiano. In particolare, nei pressi dell'ingresso di Ferla, presso il Centro Visita è stato organizzato un servizio gratuito giornaliero di noleggio di mountain bike e casco per poter scoprire il territorio della valle dell'Anapo sulle due ruote, per limitare la presenza degli autoveicoli e favorire una mobilità dolce senza alcuna emissione di rumori, gas di scarico e CO<sub>2</sub>. E' stata pubblicata dal Corpo Forestale, anche una carta della fruizione della Riserva, che consente facilmente agli escursionisti di muoversi lungo la rete di sentieri tracciati e ben indicati nel territorio della valle.



*Figura 4 Pannello illustrativo della rete viaria secondaria e della sentieristica della Riserva Naturale (Foto: Sandro Privitera).*

#### **4. La ferrovie dimesse come greenway**

Il progetto di recupero delle ferrovie dismesse è oggetto di interesse a livello nazionale già da diverso tempo. È del 1998 la legge nazionale per il finanziamento della realizzazione di piste ciclabili urbane ed extraurbane come mezzo per ridurre l'impatto ambientale e l'inquinamento, allo scopo di ridurre la mobilità motorizzata.

Contemporaneamente, nell'ambito della Comunità Europea, è stato approvato un programma denominato REVERMED (Rete Verde Europea per il Mediterraneo) che prevede, mediante appositi finanziamenti, lo sviluppo di studi di itinerari e la realizzazione di azioni pilota in materia di definizione di strategie per la creazione di una rete di percorsi verdi così da favorire una mobilità non motorizzata tra le regioni dell'area del Mediterraneo Occidentale.

Ultimamente Ferrovie dello Stato ha preso a cuore i concetti di sostenibilità e di responsabilità sociale come principi guida dei propri programmi strategici, al fine di contribuire allo sviluppo del Paese mediante una rete di trasporto su ferro che sia, il più possibile, ecocompatibile e caratterizzata da equità sociale ed impegno per una maggiore coesione sociale (Regione Sicilia 2003, 2004, 2005).

Lo studio svolto nel 2001 dall'Associazione Italiana Greenways per la valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate tramite la realizzazione di percorsi verdi (greenways) ha segnato una tappa importante nella maturazione di una visione più ampia di mobilità sostenibile (si veda anche ISFORT 2004).

L'attenzione al recupero dei tracciati ferroviari dismessi e sottoutilizzati è una linea politica che può essere anche un'occasione non solo per riqualificare il territorio, ma per realizzare nuovi spazi di socializzazione e nuove modalità per trascorrere il tempo libero, abbandonando almeno per un po' la mobilità motorizzata per godere della natura e delle bellezze paesaggistiche del territorio. Questa politica può generare perfino occasioni di sviluppo con una nuova modalità di turismo.

Utilizzare le vecchie linee dismesse vuol dire ripartire dal passato per dare uno slancio nuovo alla sostenibilità e allo sviluppo economico di un territorio.

La legge finanziaria del 2008 (L. 244/07) ha istituito un fondo di due milioni di euro per l'avvio di un programma di valorizzazione e recupero delle ferrovie dismesse. La trasformazione di ferrovie dismesse in greenways prevede il rispetto di determinati requisiti tecnici. Il più importante è che il percorso (ovvero il "sedime") abbia pendenza e tracciato costanti. Inoltre spesso questi tracciati attraversano territori ora diventati parchi naturali, con la possibilità di fruizione da parte dell'utente legata al turismo verde e possono essere utilizzate a piedi, in bicicletta e perfino dalle persone diversamente abili.

La ferrovia come valore comune torna quindi alla fruizione sotto una nuova forma, che non vede fisicamente passare i treni, ma che sfrutta l'ingegno e le tecnologie che sono state necessarie un tempo per realizzare le sue sedi. Un altro modo per riappropriarsi di un mezzo antico inventandosi nuove modalità di viaggio, coniugando il vecchio ed il nuovo, il tema eterno del viaggio con le nuove sensibilità per l'ambiente.

La Sicilia ha diverse linee ferroviarie dismesse da potersi riconvertire in itinerari ciclabili che collegano luoghi di elevata valenza paesaggistica e culturale (Regione Sicilia, 2003).

Il clima siciliano rappresenta una opportunità a favore del cicloturismo in aggiunta alle risorse paesaggistiche, culturali ed agroalimentari dell'Isola.

Lo sviluppo di una rete ciclabile che comporti il riutilizzo di queste linee dismesse costituisce altresì una grande opportunità per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio culturale da esso rappresentato. Inoltre la conversione delle linee ferroviarie in percorsi verdi e ciclopiste comporta numerosi vantaggi quali ad esempio le pendenze regolari e modeste che si adattano perfettamente ai bisogni dei ciclisti ordinari, il percorso in sede propria con un ridotto numero di intersezioni con la sede stradale, la varietà dei diversi tipi di ambiente attraversati, la connessione tra diversi centri urbani, il restauro delle vecchie stazioni e caselli per allestire alberghi specializzati per cicloturisti, o da adibire a musei, punti di officina.

L'attenzione della Regione Siciliana per questa tematica è stata notevole. Il Dipartimento Regionale Trasporti nel 2002 ha presentato il disegno di legge «Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica» (Regione Sicilia 2002), che recita all'art. 6 comma 2 "La Regione in sede di programmazione degli itinerari ciclabili integrati, procede anche all'individuazione delle tratte ferroviarie dismesse, per la realizzazione di piste ciclabili lungo il loro tracciato, al fine della creazione di una rete ciclabile regionale". Inoltre la Regione ha redatto il Piano Regionale della Mobilità non motorizzata (Regione Sicilia 2005), in linea con gli orientamenti europei delle greenways intese come modalità di trasporto sostenibile, rispettosa dell'ambiente e del patrimonio culturale. Il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture abbandonate, è finalizzato anche a mantenerne la memoria storica altrimenti persa per sempre.

La Sicilia è stata l'unica regione italiana in cui le ferrovie statali avevano in esercizio, oltre la rete a scartamento ordinario per i collegamenti principali, anche una discreta rete a scartamento ridotto.

In particolare, nell'area oggetto del presente studio, tra il 1915 e il 1922, la Società anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia (S.A.F.S.) costruì la linea ferroviaria Siracusa - Ragusa - Vizzini, con una lunghezza totale di circa 124 chilometri, che dal mare di Siracusa consentiva il collegamento con diversi centri abitati dell'interno (Solarino, Sortino, Palazzolo, Giarratana, Ragusa e Vizzini).

Dopo l'insuccesso iniziale, dovuto alla tormentata orografia del territorio, con alcune stazioni distanti dalle relative località, la realizzazione di un tronco a servizio del porto di Siracusa ne rilanciò le sorti, grazie al trasporto dell'asfalto ragusano. Dopo la guerra, la politica volle favorire il trasporto su gomma, causando la fine dell'esercizio sui due rami da Giarratana per Ragusa e Vizzini (18 febbraio 1949), seguita dalla chiusura definitiva (30 giugno 1956) e dal successivo smantellamento.

Purtroppo, dopo alterne vicende senza apparenti motivi, il 30 giugno 1956, nonostante l'elevato numero di passeggeri, la ferrovia venne definitivamente dismessa, lasciando nel totale isolamento la valle del fiume Anapo, che sino a quel momento poteva essere agevole meta di turisti, di viaggiatori, di studiosi e archeologi, riducendone di fatto le grandi potenzialità economiche che la valle e le Necropoli di Pantalica avrebbero potuto

rappresentare, dopo la seconda guerra mondiale, un volano importantissimo per l'economia delle realtà locale.

Con la succitata legge finanziaria del 2008 è stato finanziato il recupero della tratta ferroviaria della Valle dell'Anapo.

La ferrovia Siracusa-Ragusa/Vizzini è fondamentale nel contesto territoriale ibleo. Innanzitutto, per ragioni di carattere storico, di cui rimane testimonianza negli affettuosi appellativi con cui è ancora ricordata, per esempio "u trènu ri Ciciu Piccura" (Pavone); in secondo luogo, è una finestra intima ed unica sul: le selvagge gole erose dall'Anapo, l'area rurale di Giarratana, le pinete di Chiaramonte Gulfi, l'altopiano Ibleo, i vasti panorami di Vizzini, tutti contesti caratteristici, avvalorati dall'interesse artistico delle località servite (alcune delle quali facenti parte del comprensorio UNESCO), e da quello naturalistico. Il tutto accompagnato dall'importantissimo contesto archeologico della Riserva naturale Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande.

La ex ferrovia Siracusa-Ragusa/Vizzini si presenta dunque come un itinerario connaturato agli aspetti culturali e paesaggistici dell'entroterra ibleo; il recupero come pista ciclopedonale consente non solo di tutelare concretamente quanto ne è sopravvissuto, ma anche di disporre di una infrastruttura utile per la valorizzazione dell'area, a diretto contatto con la natura e, soprattutto, ecosostenibile.

## **5. Conclusioni e prospettive di studio**

L'esempio dell'area studiata risulta di notevoli spunti sotto molteplici aspetti, soprattutto legati alle volontà espresse dai documenti di pianificazione.

Nell'analisi effettuata si è proceduto alla lettura delle più interessanti utilizzazioni di percorsi dolci nella Regione (Figura 5) che in più casi si integrano anche in realtà protette. Quanto emerso dal lavoro conferma la pluralità dei percorsi storici che interessano il territorio regionale e la volontà di collegarli sempre più ad una fruizione sostenibile.

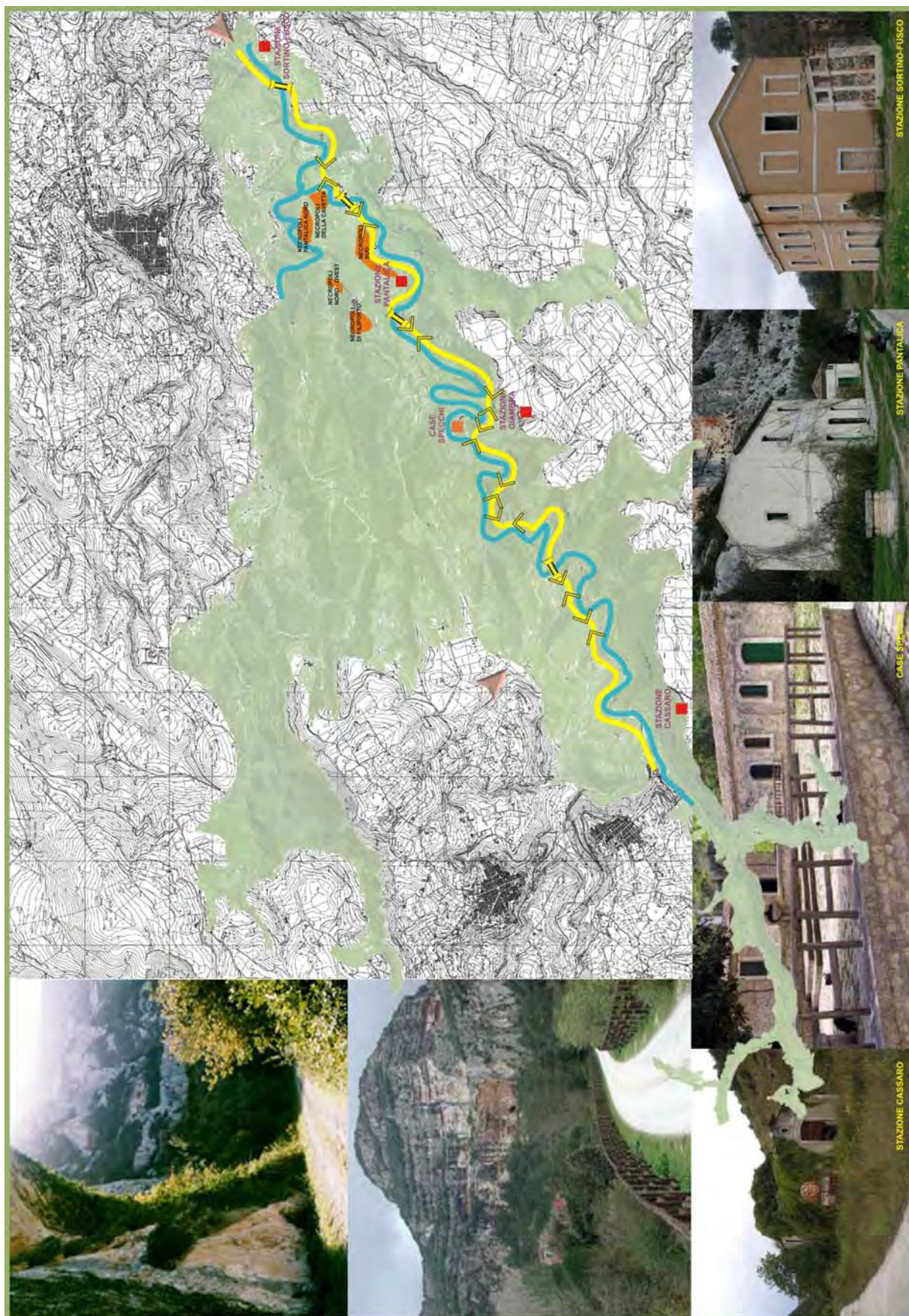
Si è, infine, proceduto a ricostruire il percorso ferroviario in particolare nella tratta di attraversamento della Riserva naturale (Figura 6) al fine di poterne rilevare gli elementi di maggiore interesse.



*Figura 5 La Regione Sicilia ed alcuni dei suoi percorsi storici trasformati in greenways  
(Fonte: Regione Sicilia, ns. elaborazione)*

Il caso studio, pertanto, si è rilevato di particolare interesse soprattutto nella valutazione delle valenze paesaggistiche in un luogo dalle forti peculiarità. Tale studio fa parte di una più ampia ricerca in atto presso il Laboratorio l.a.co.s.t.a finalizzato alla redazione del Nuovo Piano Paesaggistico, affidatogli dalla Regione Molise attraverso una Convenzione in atto. In essa si tende ad individuare una rete di collegamenti che vada ad inserirsi su tracciati naturali quali i corsi dei fiumi, su tracciati antichi quali i percorsi frutturali o le trazzere, e sia capace di connettere, in maniera tematica, una serie di risorse paesaggistiche, storiche e culturali presenti sul territorio regionale in modo da ottimizzarne la fruizione e dare un nuovo slancio turistico. Questa rete di accessibilità dovrà essere certamente connessa al più vasto sistema infrastrutturale regionale con il fine di individuare nuovi punti di interconnessione e di scambio. Il confrontare le potenzialità della Regione con contesti territoriali di altre Regioni consente di mettere a fuoco le metodologie di approccio alla introduzione di interventi di mobilità sostenibile quale rete capace di mettere a sistema tutte le risorse presenti sul territorio e che, dunque, può diventare un nuovo motore di sviluppo. Inoltre nel corso degli ultimi anni sono stati effettuati studi e la metodologia si è affinata proprio con la verifica più volte affrontata nell'approccio allo studio delle aree protette (Cialdea 2007, Cialdea Privitera 2007, Cialdea 2012, Cialdea Maccarone 2012, Cialdea Maccarone 2013).

Nel caso in esame della Sicilia si è riscontrata una grande vivacità di intenti. Fin dalla fine degli anni '90 sono stati messi a punto diversi strumenti della pianificazione territoriale, a cominciare dal Patto Territoriale della Provincia di Siracusa, approvato con delibera CIPE del 18/12/96, quale primo Patto approvato in Italia. Tra le linee di sviluppo emerge proprio quella del favorire le attività connesse alla vocazione turistica.



*Figura 6 La ricostruzione del percorso ferroviario nella tratta di attraversamento della RNO  
(Fonte: Regione Sicilia, Cialdea 2014)*

Ancora in quegli anni si concretizza anche il Piano Integrato d'area per la Provincia di Siracusa, che formula una carta delle risorse culturali ed individua specifiche aree di intervento proprio per le aree più suscettibili di sviluppo turistico (in esso si fa riferimento al redigendo Piano nazionale "Restauro Italia").

Anche la zona dell'Anapo viene direttamente interessata da alcuni strumenti, quali la realizzazione nella provincia di Siracusa di società consortili miste a maggioranza di capitale pubblico dislocate nel territorio provinciale e miranti a favorire lo sviluppo locale soprattutto agricolo (di cui una proprio denominata *Val d'Anapo*) a godere del finanziamento Ue del Progetto LEADER.

Ma è con i Piani Strategici che si sviluppano le nuove politiche territoriali: essi sono stati realizzati per tre comprensori, ovvero quello di Siracusa (riguardante la parte urbana), quello di Avola e soprattutto quello di Augusta. È proprio quest'ultimo che coinvolge i comuni interessati dal nostro studio: si tratta del Piano Strategico "Thapsos Megara – Hyblon Tukles" con Augusta quale Comune Capofila e i Comuni di Priolo Gargallo, Melilli, Buccheri, Buscemi, Canicattini Bagni, Cassaro, Ferla, Floridia, Solarino, Palazzolo Acreide, Sortino, Lentini, Carlentini, Francofone (P.I.T. Hyblon – Tukles 2007).

La finalità del Piano è stata quella di individuare la coerenza nelle strategie finalizzate allo sviluppo locale in un territorio, quale è quello della Provincia di Siracusa, abbondantemente dotato di risorse naturali e culturali nell'ottica di costruire il Distretto Turistico Territoriale "Siracusa e Val di Noto" (Regione Sicilia 2010). Tra le azioni intraprese vanno ricordate sia la "Riattivazione dell'antico attraversamento del Calcinara a servizio della porta Nord della Necropoli di Pantalica", in Sortino, sia il "Recupero ambientale e paesaggistico della porta Ovest della Necropoli di Pantalica", in Ferla.

Inoltre il già citato Piano di Sviluppo d'Area Vasta, attivato tramite il Piano Integrato di Sviluppo Sostenibile a cura del GAL Agenzia di Sviluppo Val d'Anapo, ha lavorato nell'ottica di realizzare un "quadro generale di riferimento per lo sviluppo sostenibile dell'area, che fosse comune per tutti gli strumenti di attuazione (Programma Comunitario Leader II; Patto territoriale agricolo; P.I.T. Progetto Integrato regionale; Contratto di Programma) e di collegare le azioni interdipendenti di piano con gli strumenti di governo del territorio. Il processo di sviluppo attivato ha consentito di individuare ed attivare una pianificazione dello sviluppo economico-sociale locale "democraticamente partecipata dal basso" e, per questo realistica, in quanto basata sulle reali potenzialità locali e consapevole dei reali fabbisogni della gente cointeressata; per questo ha posto in cantiere la reale costruzione in un'area "interna e svantaggiata" di un distretto produttivo integrato, a forte valenza ambientale e storico-culturale, nel rispetto di un piano integrato di sviluppo sostenibile condiviso dalla collettività e valicato dai diversi livelli istituzionali competenti" (GAL Agenzia di Sviluppo Val d'Anapo 1998).

Anche in questo caso sono stati effettuati interventi all'interno della Riserva, ovvero la realizzazione di Strutture per l'accesso regolato all'area di riserva, per l'infrastrutturazione dei servizi a rete dell'area di Riserva ed la rifunzionalizzazione delle ex-stazioni di Pantalica e Giambra del percorso ferroviario oggetto del nostro studio.

Un'ultima iniziativa merita menzione: si tratta della Proposta di candidatura dell'Unione dei Comuni "Valle degli Iblei" quale bacino territoriale ottimale di dimensione diversa da quella provinciale, redatta ai sensi della Circolare no 1 del 16 maggio 2012: anche in questo caso è interessante quanto contenuto nella Relazione tecnica sulle motivazioni di “differenziazione territoriale”. In essa si elencano gli indicatori di differenziazione territoriale (ubicazione e dimensione del bacino, e sua descrizione geomorfologia e demografica) e gli indicatori di differenziazione socio-economica (tra i quali cita la presenza di siti di interesse naturalistico, storico e artistico e tra essi anche la caratteristica dei comuni distrutti dal terremoto del 1693, che, ricostruiti, conservano a tutt'oggi l'assetto settecentesco (tra tutti Palazzolo Acreide, Ferla, Buscemi).

Molto ancora può essere approfondito sui temi degli interventi attraverso i nuovi strumenti legati alle nuove forme di pianificazione: questo caso-studio ha fornito interessanti elementi di riflessione e di spunto poiché si tratta di un ambito territoriale di riferimento caratterizzato da forte vocazione turistica, che ben si presta alla realizzazione di una qualificata offerta turistica legata alle valenze dei beni culturali e ambientali e che ha offerto la possibilità di vedere realizzato un buon esempio di fruizione di un vecchio percorso ferroviario ancora vivo nei ricordi della popolazione:

*....giunti alla salita del "critazzo", vuoi per il numero eccessivo di vagoni e vuoi anche per il cattivo combustibile usato (legna più delle volte), "Carolina", così avevamo battezzata la locomotiva, si fermava. Allora il capotreno, il signor Calabrese, ci invitava a scendere per alleggerire il carico, risalendo, poi, di corsa sul trenino, dopo la salita. Ora la Carolina non c'è più e nemmeno la strada ferrata. Gli edifici che ospitavano le stazioni sono stati trasformati ed adattati a diversi usi. Qua e là, lungo l'antico tracciato, vecchi caselli affiorano come fantasmi a testimoniare una storia che è già leggenda....(Randazzo)*

## Bibliografia

Cialdea D. (2007), *Il Molise terra di transito. I tratturi come modello di sviluppo del territorio*: Campobasso: Arti Grafiche La Regione.

Cialdea D, Privitera S (2007). *The state of the environment on the Adriatic coast: elements of value and conflict*. In: Proceedings of the 13th National Meeting of APDR University of Azores, Angra do Heroísmo, Azores, Portugal, 5 to 7 July 2007 - 1st Congress of Nature Management Conservation 1st Portuguese Speaking Countries Meeting for Regional Science - Recreating and Valuing Territories - Session 2 Nature conservation and regional development,. Angra do Heroísmo, Azores, Portugal, 5 to 7 July 2007, vol. Paper n. 241, Pubblicato su web [www.apdr.pt](http://www.apdr.pt)

Cialdea D (2012). *A new landscape planning approach in areas with a strongly rural matrix*. In: Campagna M., De Montis A., Isola F., Lai, S., Pira C., Zoppi C. (edited by). *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation*. vol. CHAP 5, p. 453-464, Milano: FrancoAngeli.

Cialdea D, Maccarone A (2012). *Territorial diachronic maps for the Regional Landscape Plan*. In: (a cura di): Campagna M., De Montis A., Isola F., Lai, S., Pira C., Zoppi C. (edited by), *Planning Support Tools: Policy Analysis, Implementation and Evaluation*. vol. chapter 4, p. 386-398, Milano: FrancoAngeli.

Cialdea D, Maccarone A (2013). *Il Piano Paesaggistico Regionale e la mobilità sostenibile*. PLANUM, vol. 27, p. 23-31.

GAL Agenzia di Sviluppo Val d'Anapo (1998), *P.I.S.S. Piano Integrato per lo Sviluppo Sostenibile del Comprensorio Val d'Anapo U.T.R.A.S. (Unità Territoriale di Recupero Ambientale e Storico-culturale) delle Valli dell'Anapo e del Cassibile* (1998 – processo in atto)

ISFORT (2004), *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, maggio 2004

Legge 24 dicembre 2007, n. 244, *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato* (legge finanziaria 2008 in G.U. n. 300 del 28 dicembre 2007)

Ministero per i Beni e le Attività Culturali, *Itinerari culturali del medioevo siciliano: Pantalica (SR)*, Istituto Centrale per il Catalogo e la Documentazione, s.d.

P.I.T. Hyblon – Tukles (2007), Progetto Integrato Territoriale, *Il Processo Di Sviluppo In Atto Nell'area Hyblon-Tukles s.d.*

Provincia Regionale di Siracusa, *Parco Nazionale degli Iblei. Conclusioni istruttorie, novembre 2010*

Provincia Regionale di Siracusa, *Parco Nazionale degli Iblei. Proposta di azione, luglio 2010*

Provincia Regionale di Siracusa, Piano Territoriale Provinciale (P.T.P.), Valutazione Incidenza Ambientale (Responsabile Del Procedimento Consulente Dott. Ing. Angelo Di Pace Dott. Ing. Salvatore Cartarrasa *Novembre 2012*), *Valutazione di Incidenza Ambientale del PTP Siracusa* (GRUPPO DI LAVORO Responsabile del Procedimento : *Dott. Ing. Angelo di Pace* Coord. e assistenza al R.P.: *Dott. Ing. Salvatore Cartarrasa* Idrogeologia: *Dott. Geol. Giovanni Grimaldi* *Dott. Geol. Marcella Mantaci* Geologia, Geomorfologia, Biodiversità: *Dott. Geol. Sandro Privitera* Vegetazione, Fauna e Biodiversità: *Dott. Maurizio Genovese*

Regione Sicilia (1981), Legge Regionale 6 maggio 1981, n. 98 , modificata ed integrata dalla 9 agosto 1988, n. 14 *Norme per l'istituzione nella Regione siciliana di parchi e riserve naturali* (Pubblicata sulla Gazz. Uff. Reg. Sic. 9 maggio 1981, n. 23, S.O)

Regione Sicilia (1988), Legge Regionale 9 agosto 1988, n. 14 G.U.R.S. 13 agosto 1988, n. 35 Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 6 maggio 1981, n. 98: «Norme per l'istituzione nella Regione di parchi e riserve naturali».

Regione Sicilia, Decreto Assessoriale 11 aprile 1991 *Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area del Monte Climiti e della Valle dell'Anapo.* (GU Serie Generale n.119 del 23-5-1992)

Regione Sicilia, Decreto Assessoriale 14 ottobre 1993, *Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona circostante il fiume Ciane ricadente nel comune di Siracusa.* (GU Serie Generale n.165 del 16-7-1994)

Regione Sicilia, Decreto Assessoriale 24 marzo 1994 *Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area interessante l'alto vulcanico di Monte S. Venere nei comuni di Ferla e Carlentini e vincolo di immodificabilita' temporanea.* (GU n.260 del 7-11-1994)

Regione Sicilia, Decreto 25 luglio 1997, n. 482 Supplemento Ordinario n. 1 G.U.R.S. 17 gennaio 1998, n. 3, *Istituzione della riserva naturale Pantalica, Valle dell'Anapo e Torrente Cava Grande, ricadente nel territorio dei comuni di Sortino, Ferla, Cassaro, Buscemi e Palazzolo Acreide.*

Regione Sicilia, Decreto Assessoriale 12 maggio 1998, *Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'Alta valle dell'Anapo, ricadente nei comuni di Buccheri, Buscemi, Carlentini, Cassaro, Ferla, Palazzolo Acreide e Sortino.* (GU Serie Generale n.224 del 25-9-1998)

Regione Sicilia, Decreto Assessoriale 28 dicembre 1999, *Vincolo paesaggistico sull'area comprendente la Valle del fiume Cassibile, Bosco di Bauli', Cava Giorgia, Cava Sture, Cava della Contessa.* Gazzetta n. 33 del 10 febbraio 2000

Regione Sicilia, Decreto 26 luglio 2000, *Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area comprendente la valle del fiume Tellaro e dei torrenti Tellesimo e Prainito della Cava Scardina, Cava Grande, Cava Lazzaro, Cava Croce Santa, Cava Scalarangio, ricadente nei comuni di Rosolini, Noto e Palazzolo Acreide.*

Regione Sicilia (2002), *Schema di disegno di legge “interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”*

Regione Sicilia, Dipartimento Regionale Trasporti e Comunicazioni (2003), *La valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways,* Ferrovie dello Stato S.p.a. - Direzione Generale di Gruppo per le Risorse Umane Politiche Ambientali e della Sicurezza del Lavoro; ISFORT, 20 ottobre 2003

Regione Sicilia, Dipartimento Regionale Trasporti e Comunicazioni (2004), *Studio per la realizzazione di una rete di percorsi verdi dedicata alla mobilità non motorizzata in Sicilia,* Progetto REVER MED, Programma Interreg IIIB

Regione Sicilia (2005), Decreto 6 giugno 2005. Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia. Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Regione Siciliana - supplemento ordinario n. 28 del 1° Luglio 2005

Regione Sicilia, Assessorato Turismo, Sport e Spettacolo, Provincia Regionale di Siracusa (2010), *Distretto turistico territoriale (D.A. n. 3 del 16 febbraio 2010) Siracusa e Val di Noto.*

Regione Sicilia (2012) *Delibera Giunta n. 7 del 28.05.2012 Allegato 2 Relazione*. Unione dei Comuni "Valle degli Iblei", Relazione Tecnica Descrittiva sulle Informazioni e le Motivazioni di Differenziazione Proposta di candidatura dell'Unione dei Comuni "Valle degli Iblei" quale bacino territoriale ottimale di dimensione diversa da quella provinciale, redatta ai sensi della Circolare no 1 del 16 maggio 2012 emanata dall'Assessorato Regionale dell'Energia e dei Servizi di Pubblica Utilità

*Piano di sviluppo Turistico Triennale 2011-2013*

Siciliaionica, *Pantalica, ovvero Luogo delle Grotte*, 2011

UNESCO (2005), *Siracusa e le Necropoli rupestri di Pantalica*, Anno di iscrizione nella World Heritage List: 2005

## **ABSTRACT**

The protected areas are becoming a new land connotation not only linked to the conservation of biodiversity and the protection of the environment but also to their ability to ensure sustainable local development, in compliance with various local identities of the surrounding territories.

In this context the soft mobility's development inside the protected areas can be an opportunity for the development and the growth because it could be able to intercept the increasing requests for green tourism.

The soft mobility, declined within the protected areas, can contribute not only to safeguard the environment and the health of populations, favoring one type of careful use, but also the possibility of a recovery of the old paths, that can be restored as greenways to slow mobility, and historical artifacts found along their path to fruition by a sustainable tourism.

The case-study presented in this paper is the protected area "Natural Reserve Pantalica, Valley Stream Anapo and Cava Grande" as an example of an area where there is a plurality of types of soft mobility. In particular, it is analyzed the sign of the path of one of the most important historical sites in the valley, or the old railroad Syracuse-Vizzini. In light of the multiple presences of valuable elements for it has been activated by the Region of Sicily the instrument of a "landscape integrated route", in order to build a "matrix of development" of the territory that it involves.