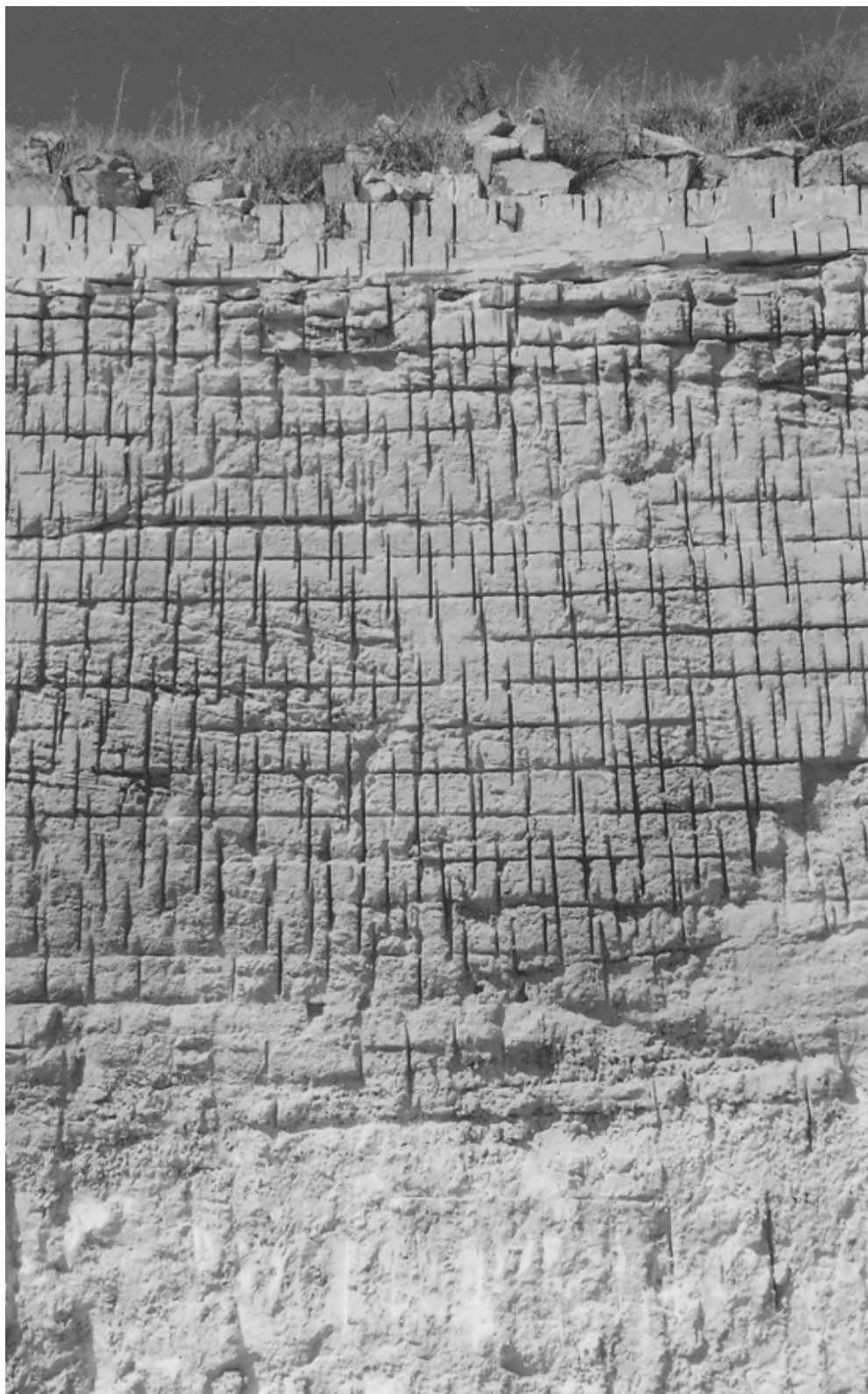




Valle dell'Irminio. Playa Grande



Riserva Macchia Foresta del Fiume Irminio



Cava di pietra, Donnalucata-Playa Grande



Fascia costiera



Strada di accesso alla fascia costiera. Contrada Filippa



Fascia costiera. Contrada Filippa



Donnalucata, Palo rosso



Palo Bianco



Lido Spinasanta



Foce Fiumara Modica-Scicli, C.da Arizza



Bruca



La Scogliera, Cava d'Aliga



Spiaggia di Cava d'Aliga



Cava d'Aliga. Inizio di Via del mare



La "Grotta dei contrabbandieri" Via del mare, Cava d'Aliga. Fonte:visitvigata.com



Scogliera del Torrente Corvo-Via del mare, Cava d'Aliga



Parco Extra urbano di Costa di Carro -Via del mare - La "Spaccazza"



Parco Extra urbano di Costa di Carro -Via del mare -"Covo dei Contrabbandieri". Fonte:visitvigata.com

191



Parco Extra urbano di Costa di Carro -Via del mare . Macchia mediterranea.



Centro storico di Sampieri



Centro storico di Sampieri



La spiaggia di Sampieri vista dalla Fornace Penna



Dune di Sampieri



Fornace Penna



Sampieri Fornace. Pantano



Littorina, Sampieri.



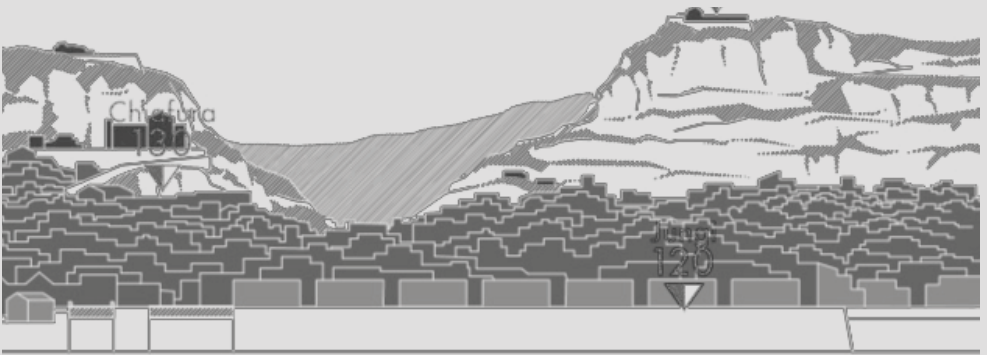
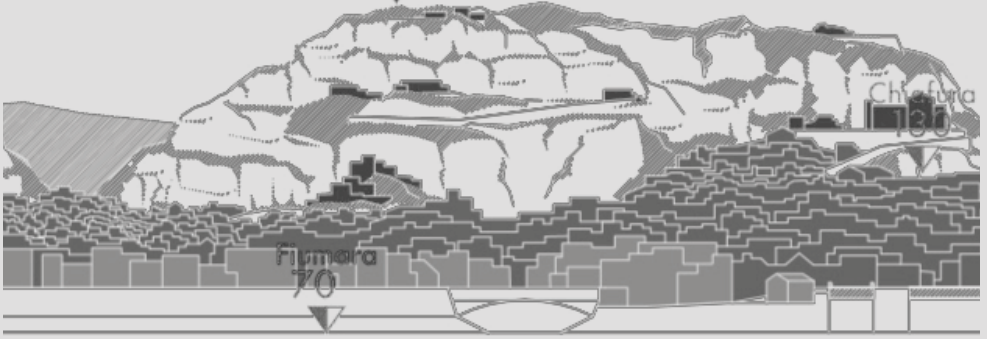
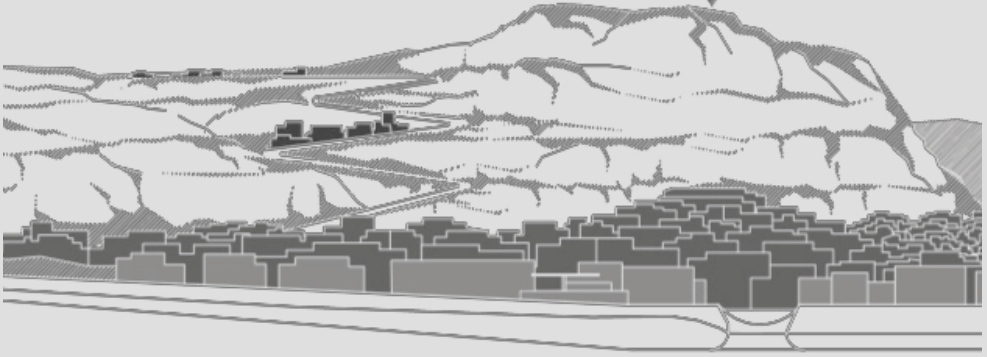
Pista ciclo pedonale tra Sampieri e Marina di Modica



Villa Trippatore, Sampieri



Cantiere autostrada, Modica-Pozzallo



5. QUADRO PROGETTUALE. QUATTRO SCENARI

Il documento “Scicli rigenera” ha l’obiettivo generale di indirizzare il territorio comunale verso pratiche e progetti di rigenerazione che si pongano come anticipazione del programma di revisione degli strumenti di governo del territorio.

Lo studio propone una generale rilettura e reinterpretazione dell’intero territorio comunale, attraverso la messa a punto di scenari di sviluppo, basati sulla rigenerazione e il riuso della città esistente, sul contenimento della diffusione dell’urbanizzazione, sulla protezione del suolo agricolo costiero e collinare in quanto risorsa comune, e sul rilancio e protezione del sistema ambientale. All’interno di questo quadro lo studio pone al centro della propria attenzione la riqualificazione di ambiti particolarmente fragili, nei quali si è rilevato un maggior impoverimento tanto sociale che ambientale.

199

Il quadro strategico proposto si articola in quattro scenari che corrispondono alle principali sfide per il futuro del territorio sciclitano.

I titoli attribuiti ai diversi scenari restituiscono il quadro delle “qualità” che si vorrebbe veder implementate attraverso le trasformazioni future: Scicli verde, Scicli accessibile, Scicli inclusiva e Scicli produttiva esprimono immagini programmatiche che necessitano di essere declinate attraverso il progetto di territorio.



Fiumara Modica - Scicli

5. 1 Scenari strategici e pianificazione comunitaria

L'interazione con l'amministrazione locale e i cittadini – inaugurate con la mostra S.U.D. Scicli Urban Design e la sperimentazione didattica svolta attraverso i laboratori di progettazione urbanistica presso il Politecnico di Milano – hanno consentito di individuare e meglio specificare i diversi ambiti tematici che stanno alla base degli scenari strategici: la tutela del paesaggio naturale, il controllo e potenziamento del sistema dei servizi, la riqualificazione agricola e la regolazione dell'urbanizzazione, l'accessibilità e la mobilità sostenibile.

La struttura di questo lavoro si inserisce all'interno del dibattito sulle trasformazioni della progettazione urbanistica contemporanea, ed in particolare nel contesto del rinnovo della pratica urbanistica regionale siciliana, con l'ambizione di esprimere un punto di vista specifico.

La scelta di produrre quattro scenari tematici che coprono l'intero territorio comunale, corrisponde alla volontà di affrontare le grandi sfide che il territorio sciclitano oggi pone, in maniera integrata.

Le immagini proposte sono di carattere generale ma non schematiche: rispondono con pertinenza geografica alle differenti questioni, organizzate per temi complessi. I differenti scenari non sono layers settoriali, al contrario essi esprimono la volontà di integrare e non di separare differenti elementi e temi di progetto, che possano da un lato costruire sistemi spaziali coesi - come ad esempio le differenti componenti del sistema ambientale (Scicli verde) - quindi di rispondere a domande della società tra loro intersecanti - come ad esempio la richiesta di accessibilità e di qualità dello spazio pubblico (Scicli accessibile), o la domanda di maggiore inclusione sociale e la richiesta di spazi per lo sport di base (Scicli inclusiva), ed infine affrontare con successo i differenti canali di finanziamento all'interno dei programmi UE – come ad esempio la produzione agricola e il recupero del patrimonio di manufatti rurali (Scicli produttiva), che sempre più spesso privilegiano la capacità di affrontare sfide molteplici ed integrate con uno specifico punto di vista progettuale.

Gli scenari tematici proposti sono accompagnati da alcuni progetti pilota: azioni progettuali indicate come prioritarie, cui è affidato il compito di innescare processi virtuosi e fornire un modello per sviluppare ulteriori progetti in contesti che presentano analoghe condizioni di partenza. In questo senso essi hanno un valore esemplificativo, in quanto propongono azioni, che distanziandosi dalle pratiche esistenti di trasformazione del territorio, le innovano introducendo soluzioni inedite.

Le azioni prioritarie identificano chiaramente le sfide a breve e medio termine per la città e il territorio di Scicli. Allo stesso tempo, sono l'occasione per rendere espliciti gli elementi chiave che caratterizzano singoli progetti – dalle scelte

insediative e volumetriche alle scelte stilistiche e costruttive – che si propongono come regole attuative di dettaglio. L'obiettivo della rigenerazione, così come il contrasto all'abusivismo e all'illegalità, devono infatti basarsi su indicazioni certe e condivisibili, che mirino a costruire livelli di complessità maggiore degli interventi, attraverso la cooperazione tra attori locali ed il sostegno della municipalità.

Il prodotto che questa ricerca "consegna" all'amministrazione locale di Scicli, consiste dunque in un insieme scenari di scala vasta, che propongono una serie di azioni prioritarie chiaramente definite e le corredano d esempi di buone pratiche e di regolamentazioni prodotte in altri contesti e ad altre scale: ciò al fine di guidare un processo che possa inserirsi senza frizioni negli strumenti normativi esistenti così come nella gestione e nel governo dei diritti e degli obblighi derivanti dalla trasformazione del territorio.

Gli scenari proposti costruiscono le principali sfide che il territorio sciclitano dovrà affrontare nel prossimo futuro e rispondono agli obiettivi strategici e ai quadri di intervento definiti a scala europea nazionale e regionale, (descritti nel capitolo 2). Congruentemente, gli scenari proposti svolgono un ruolo fondante per la futura stesura del nuovo Piano.

SCICLI DOMANI - SCENARI	AZIONI/OBIETTIVO
1. Scicli verde e attrattiva	Protezione del suolo rurale e valorizzazione dell'ambiente (protezione territorio aperto, rigenerazione e riuso dell'esistente)
2. Scicli inclusiva	migliore qualità di vita (servizi collettivi e abitare)
3. Scicli produttiva	migliore qualità del paesaggio (produttività)
4. Scicli connessa e accessibile	migliore qualità dell'aria e della sicurezza (mobilità)

Scicli verde e attrattiva

5.2. Scicli verde e attrattiva

La tavola di Scicli verde costruisce l'immagine chiave del sistema paesaggistico ambientale.

Può essere letta attraverso tre principali chiavi di lettura:

1. Le reti ecologiche ambientali (acque e reti di connessione ecologica)
2. il sistema dei paesaggi (questioni percettive e funzionali)
3. i parchi istituzionali - restituisce da un lato i principali vincoli, dall'altro la narrazione della dimensione culturale storico geografico e ricostruisce un quadro dell'aspetto patrimoniale (rurale e archeologico)

L'immagine strategica Scicli Verde e attrattiva pone a confronto due sistemi di luoghi apparentemente distinti se non contrapposti, la cui integrazione è tuttavia indispensabile nella costruzione di uno scenario di trasformazione capace di fornire un quadro di riferimento spaziale per il futuro del territorio sciclitano. Il paesaggio urbano della città storica – letta come un succedersi di stratificazioni di trasformazioni materiali e di deposito culturale – è integrato ad una lettura del paesaggio naturale in quanto bene comune da proteggere, potenziare, valorizzare e curare.

L'accostamento dell'eccezionale patrimonio di arte all'interno di una compagine paesistica, che purtroppo ancora oggi lascia spazio a fenomeni di degrado e necessità di interventi di riqualificazione e recupero, mira a considerare in un unicum il patrimonio artistico e naturalistico sciclitano come bene collettivo sul quale la città imposta la struttura del proprio futuro. Un contesto di inestimabile valore, non privo di evidenti contraddizioni e fragilità. Ricco anche di potenzialità di trasformazione, spesso legate alla capacità attrattiva del turismo che dovrà sempre più essere oggetto di un'attenzione specifica, capace di valutare costi e benefici nel lungo periodo e di immaginare le politiche efficaci, e con un ritorno positivo sulla qualità complessiva del territorio, anche riferendosi alle esperienze delle numerose città d'arte d'Italia e d'Europa. Da questo punto di vista è cruciale osservare come il centro storico e gli edifici di pregio diffusi nel territorio - all'interno del loro contesto paesaggistico - debbano essere considerati beni culturali nella loro interezza, e non solo come semplice sommatoria dei valori in essi contenuti.

La struttura dello scenario Scicli verde e attrattiva rappresentato nella omonima tavola è dunque costituita da tre principali sistemi di spazi che complessivamente costruiscono l'immagine chiave del sistema paesaggistico ambientale:

- le reti ecologiche ambientali. Sono qui restituiti i principali corpi d'acqua, le reti di connessione ecologica e i vincoli ambientali a loro connessi, capaci di strutturare la struttura di scala vasta del sistema ambientale
 - il sistema dei paesaggi . I paesaggi sono individuati secondo una lettura per temi percettivi e funzionali delle varie unità di paesaggio
 - i parchi tematici istituzionali. La perimetrazione dei differenti parchi da un lato restituisce i principali vincoli, dall'altro costituisce la narrazione della dimensione culturale storico – geografico, infine ricostruisce un quadro degli aspetti più propriamente patrimoniali: storico-artistici, archeologici e rurali.
- Gli obiettivi espressi attraverso lo scenario Scicli Verde, possono essere così riassunti:
- tutelare maggiormente sistema ambientale, idrico e del territorio aperto (in relazione al principale obiettivo di un minor consumo di suolo);
 - valorizzare il paesaggio e i beni diffusi del territorio
 - pianificare un sistema di “parchi riconosciuti e tematici” all’interno del più ampio parco istituzionale degli Iblei per l’avvio di nuove progettualità e il reperimento di fondi europei.
 - accrescere la consapevolezza collettiva del capitale naturalistico e culturale e della vulnerabilità della fascia costiera e degli ambiti naturalistici per garantire il diritto collettivo alla fruizione del mare e del territorio e consolidare un modello turistico sostenibile e durevole;
 - favorire la rigenerazione paesaggistica dei contesti più degradati e rendere più sostenibile e integrata al contesto naturalistico la presenza di beni architettonici e strutture di servizio al turismo nel rispetto dell'equilibrio ambientale;
 - promuovere un uso multifunzionale dei sistemi ambientali individuati ai fini di una fruizione pubblica diversificata: usi culturali e naturalistici, balneari, sportivi, creando nuove opportunità di impresa balenare, sportiva, culturale;
 - definire un sistema dell’accessibilità differenziato e gerarchizzato, anche in termini di mobilità sostenibile, per favorire una fruizione collettiva dei sistemi ambientali individuati, che sia razionale e rispettosa dei beni ambientali coinvolti.
 - Cooperare con i concessionari/proprietari dei suoli vincolati coinvolti, per mitigare gli impatti nocivi (inquinamento, erosione, disboscamento...) e predisporre strumenti di osservazione e controllo, per implementare buone pratiche di gestione condivisa delle aree in concessione e di tutela del bene demaniale o privato.

5.2.1 Azioni prioritarie

Per questo scenario, si propone l'opera pilota da inserire all'interno del Piano triennale delle opere pubbliche (nel breve termine) definita "Parco lineare costiero di via del mare" che comprende la via ciclabile costiera, del quale si dà ampia descrizione nelle pagine seguenti e che costituisce una delle azioni principali di rigenerazione strategiche per il futuro del territorio Sciclitano. Nel medio termine, assume valore strategico l'istituzione del Parco agricolo locale di interesse sovracomunale della Fiumara Modica-Scicli, che è qui proposta come azione prioritaria. Per questa proposta sarà necessario un processo che include: continuare il dialogo iniziato con il Comune di Modica, programmare un tavolo tecnico con Provincia e Regione; avviare un progetto/programma comune in modo da poter aderire a bandi europei; riproporre l'annessione del parco all'interno del perimetro del Parco degli Iblei; puntare (nel lungo termine), alla costruzione di una rete di parchi tematici, con una gestione coordinata.

In particolare lo scenario Scicli verde, mette in evidenza l'innesto tra il sistema "a pettine" della fascia costiera – per il quale si propone una più incisiva azione – e quello ambientale dei sistemi fluviali trasversali alla costa e in particolare a quelli dell'Irminio e della fiumara Modica-Scicli. Se il fiume Irminio ha già un livello di protezione elevata, al contrario la Fiumara Modica-Scicli è poco considerata come valore ambientale da proteggere, ad esempio è priva di vincolo l'area del suo delta. Allo stesso tempo la mancanza di una politica attiva di rigenerazione ambientale rende difficile proporre per la protezione ambienti scarsamente percepiti come "di qualità" a causa di un degrado tanto ambientale che percettivo.

5.2.2 Parchi tematici in rete da costruire nel tempo

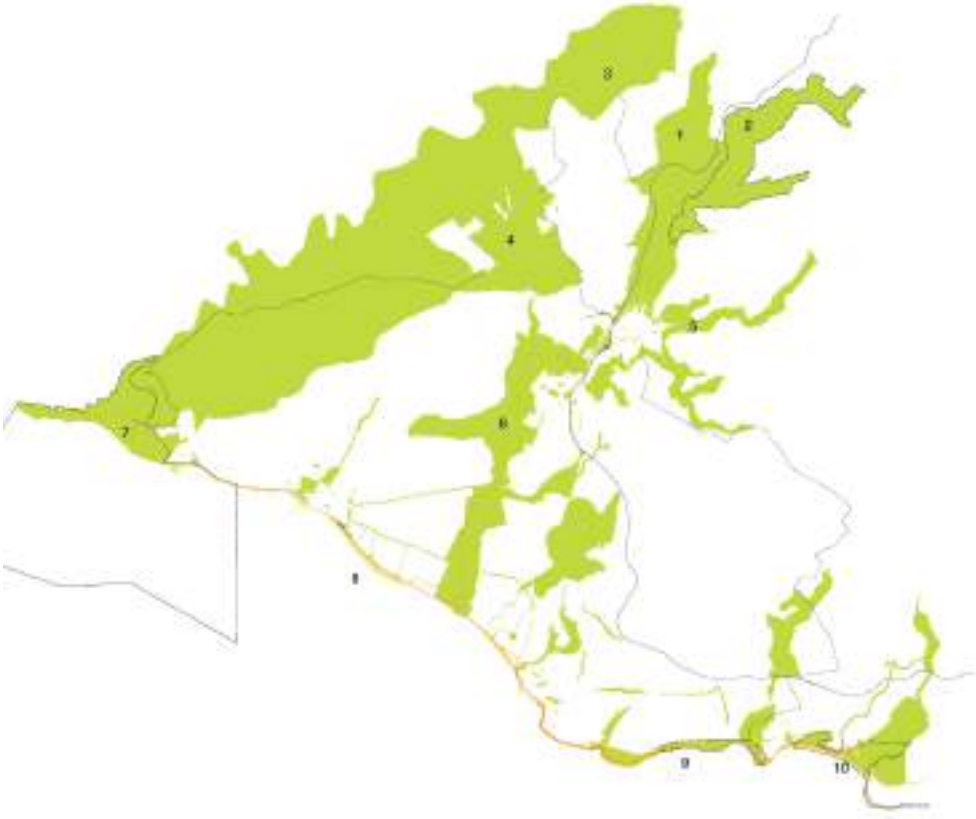
Una delle azioni prioritarie di Scicli verde considera la rete ecologica come un sistema interconnesso di habitat e paesaggi culturali, di cui salvaguardare la biodiversità e di preservare le diverse potenzialità.

Lavorare sulla rete ecologica significa creare e/o rafforzare un sistema di collegamento e di interscambio tra aree ed elementi naturali isolati, andando così a contrastare la frammentazione e i suoi effetti negativi sulla biodiversità. Come ci suggeriscono le numerose definizioni di "rete ecologica" essa è costituita da quattro elementi fondamentali interconnessi tra loro: le aree ad alta naturalità (*core zones*) che sono già, o possono essere soggette a regime di protezione (parchi o riserve); fasce di protezione (*buffer zones*), zone cuscinetto o di transizione, collocate attorno alle aree ad alta naturalità al fine di garantire l'indispensabile gradualità degli habitat; le fasce di connessione (corridoi ecologici), strutture lineari e continue del paesaggio, di varie forme e dimensioni, che connettono tra di loro le aree ad alta naturalità e rappresentano l'elemento chiave delle reti ecologiche poiché consentono la mobilità delle specie e l'interscambio genetico, fenomeno indispensabile al man-tenimento della biodiversità; infine le aree puntiformi o "sparse" (*stepping zones*), aree di piccola estensione o puntuali che, per la loro posizione strategica o per la loro composizione, rappresentano elementi importanti del paesaggio per sostenere specie in transito su un territorio oppure ospitare particolari microambienti in situazioni di habitat critici (es. piccoli stagni in aree agricole).

A questa definizione di rete ecologica va aggiunta una considerazione sulle potenzialità in termini di fruibilità di queste reti per le popolazioni umane locali: la rete ecologica infatti, una volta definito come suo obiettivo prioritario quello della conservazione della biodiversità, si presta ad andare a costituire un sistema paesistico capace di supportare funzioni di tipo culturale, percettivo e ricreativo. Il miglioramento del paesaggio infatti diventa occasione per la realizzazione, ad esempio, di percorsi a basso impatto ambientale (sentieri e piste ciclabili) che consentono alle persone di attraversare il territorio e di fruire delle risorse paesaggistiche (boschi, siepi, filari, ecc.) ed eventualmente di quelle territoriali e della memoria dei luoghi (luoghi della memoria, posti di ristoro, ecc.).

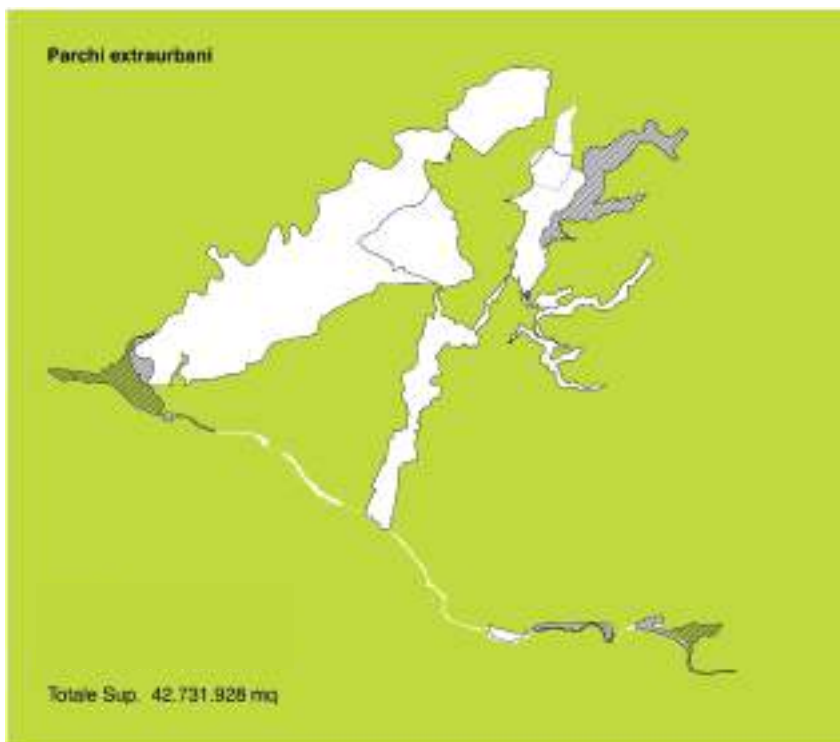
Le scenario Scicli Verde, propone di costruire nel tempo – anche attraverso l'estensione del vincolo di – una serie di parchi all'interno della più ampia rete ecologica provinciale rappresentata in gran parte dal Parco Nazionale degli Iblei. La costruzione nel lungo termine di questa rete e la tematizzazione delle varie parti favorirà la partecipazione a bandi di tipo europeo per il reperimento di fondi utili alla sua progressiva realizzazione. Fondamentale nella costruzione e nella successiva gestione di questa rete è il coinvolgimento attivo delle associazioni locali

Un sistema di parchi tematizzati



Lo schema mostra il sistema dei “parchi nel parco” che sarebbero da implementare. Parchi esistenti e di progetto (da voncolare e costituire) e cercare nuovamente di inserire all’interno del più vasto “Parco degli Iblei”.

- 1. Bosco protetto C.da Mangiagesso**
- 2. S.I.C Conca del Salto**
- 3. Parco geominerario C.da Steppenosa - Cava Manca**
- 4. Parco extraurbano delle Cave Truncafila**
- 5. Parco extraurbano dei tre colli - Chiafura (in corso)**
- 6. P.L.I.S Parco agricolo della fiumara Modica- Scicli**
- 7. S.I.C Riserva naturale biologica Macchia forestale fiume Irminio (unica parte della rete connessa al più ampio sistema del Parco degli Iblei)**
- 8. Parco lineare costiero - Via del Mare**
- 9. Parco costa di Carro**
- 10. S.I.C Contrada Religione**



Sistema delle aree SIC, del Parco nazionale degli Iblei (Irrminio) e dei parchi extraurbani

oltre che delle istituzioni locali e sovralocali e il dialogo con i proprietari di aree strategiche all'interno della rete sottoposta a vincolo.

Tra i parchi messi a sistema, oltre a quelli descritti nel quadro conoscitivo (aree SIC e riserve), la strategia Scicli Verde propone il "parco agricolo della Fiumara Modica-Scicli" e il "parco lineare costiero di Via del Mare" che sono descritti nelle pagine seguenti con maggior dettaglio. A questi si aggiunge la proposta di aumentare il livello di protezione e salvaguardare il potenziale di altri parchi, di seguito elencati.

Il parco archeologico dei tre colli e di Chiafura che mira a mettere a sistema in un'unica gestione e all'interno di un unico circuito i siti archeologici del colle della Croce, del colle di San Matteo coronato dalla Chiesa, dai resti delle fortezze del Castellaccio e del Castello dei Tre Cantoni, del colle di Contrada Spana, dei valloni di S. Bartolomeo e di S. Maria la Nova e del complesso dell'ormai celebre abitato rupestre di Chiafura. Sono numerose le occasioni di funzionalizzazione e rigenerazione all'interno dell'ambito del parco: il Convento della Croce, il complesso di San Matteo, già restaurati e in attesa di nuovi usi e l'edificio del Castellaccio risalente alla seconda guerra. Questi edifici rappresentano un patrimonio pubblico da preservare e usare come risorsa economica da reinvestire nella messa in sicurezza e nella realizzazione dei servizi e degli accessi all'interno del parco stesso.

Il parco extraurbano delle cave-Truncafila: su modello di molti casi studio italiani, questo vasto ambito agricolo, caratterizzato dalla presenza di diverse cave per l'estrazione di materiali inerti e per il conferimento e il trattamento di rifiuti¹¹⁰, è stata recentemente soggetta ad un maggior livello di tutela attraverso una variante del PRG vigente, approvata nel 2019 in Regione. Lo scenario Scicli Verde, propone una ripermimetrazione dei confini del parco extraurbano includendo la gran parte delle cave dell'immediato contesto di Truncafila che nel tempo saranno dismesse e riconvertite in parco. E' possibile immaginare di utilizzare a questo scopo i fondi provenienti dal conferimento degli inerti derivanti dal cantiere dell'autostrada. Il filo conduttore per la costruzione di tale parco diviene dunque la concreta possibilità di riciclo dei rifiuti, dei suoli, e del paesaggio: ciò può svolgere anche un non trascurabile ruolo didattico. Infine il parco, grazie alla necessità di ampie operazioni di rimodellazione del suolo, si presta ad accogliere iattività ludico-sportive.

All'interno del parco dell'Irminio, lungo il confine tra i comuni di Scicli e Ragusa, il **Parco geo-minerario di C.da Steppenosa-Cava Manca** si riferisce ad un vasto bacino minerario d'asfalto, che in origine si estendeva verso nord nei pressi di contrada Tabuna, nella periferia di Ragusa, e a sud nelle contrade Steppenosa e

110 parte delle attività estrattive sono ormai cessate e le discariche prossime alla saturazione

Castelluccio. Un'area mineraria sfruttata, sin dalla metà del XVIII secolo da parte di società italiane, svizzere, tedesche e inglesi e che è testimonianza di un'importante rivoluzione industriale locale di importanti resti di archeologia industriale. Tra questi un traliccio e una caldaia per la produzione di vapore, memoria degli impianti messi in opera da una società tedesca nel periodo tra le due guerre. Particolari emozioni riserva anche la visita dei resti delle miniere sia per quanto riguarda gli aspetti speleologici e faunistici all'interno dell'area, sia per la ricchezza della flora spontanea del territorio circostante: si cita in particolare la varietà di orchidee selvagge. Suggestivi anche i sentieri con i muretti a secco della contrada Castelluccio. Nel 1981 fu avanzata la proposta di legge per la realizzazione di un Parco naturale e di un Museo delle miniere d'asfalto. Il parco è ancora oggi in corso di costituzione.

Il **Bosco protetto di C.da Mangiagesso**, sito naturalistico con una piccola area attrezzata nei pressi del confine tra i territori comunali di Scicli e Modica e in continuità con il Sito di Importanza comunitaria della "Conca del salto", fa parte di questo sistema ambientale e culturale.

210

Lo schema a destra mostra il sistema di "parchi nel parco" che sarebbe da implementare. Parchi esistenti e di progetto (da vincolare e costituire) e cercare nuovamente di inserire all'interno del più vasto "Parco degli Iblei":

- 1. Bosco protetto C.da Mangiagesso**
- 2. S.I.C Conca del Salto**
- 3. Parco geominerario C.da Steppenosa - Cava Manca**
- 4. Parco extraurbano delle Cave Truncafila**
- 5. Parco extraurbano dei tre colli - Chiafura (in corso)**
- 6. P.L.I.S Parco agricolo della fiumara Modica- Scicli**
- 7. S.I.C Riserva naturale biologica Macchia forestale fiume Irminio (unica parte della rete connessa al più ampio sistema del Parco degli Iblei)**
- 8. Parco lineare costiero - Via del Mare**
- 9. Parco costa di Carro**
- 10. S.I.C Contrada Religione**

5.2.3 Il parco agricolo di interesse sovra comunale della Fiumara Modica Scicli

Il parco agricolo proposto per la fiumara Modica - Scicli, in posizione baricentrica rispetto al perimetro del territorio comunale, rappresenta uno dei pochi elementi di forte continuità territoriale: un'ampia fascia a sezione variabile che congiunge il mare ai due centri storici di Scicli e Modica. Gli elementi di paesaggio che la caratterizzano sono molto vari e raccontano l'intera sezione territoriale del territorio di Scicli: dalla macchia mediterranea lungo la costa, alle sequenze di mandorli, ulivi e carrubi posti a metà del suo corso, alla vegetazione boschiva nell'area modicana. Lungo le pareti della valle tracciata dalla fiumara è presente un cospicuo numero di siti di interesse storico e archeologico. Poche tracce rimangono invece del disegno arabo: gli orti e i frutteti terrazzati, le "cannavate" (coltivazioni di canna da zucchero), le "saje" (vasche per l'accumulo di acqua piovana e sistemi di irrigazione). Anche qui è forte la presenza di elementi antropici e molteplici sono le occasioni di valorizzazione e rigenerazione: le geometrie dei muri secco¹¹¹, i sentieri, la strada panoramica di valle, la storica ferrovia che collega i principali centri storici del val di Noto, le masserie e i casolari sparsi, i resti di antichi mulini, e gli elementi puntuali da recuperare come le case cantoniere lungo la ferrovia o l'ex depuratore e l'ex macello. La pressione edificatoria esercitata dai centri urbani di Modica e Scicli ha eroso nel tempo i margini della fiumara. Essa rimane ad oggi un retro, un luogo con cui le due città non si confrontano, benchè tutti gli elementi caratterizzanti elencati si sovrappongono e si susseguano all'interno di questa particolare geografia. Una prima direzione proposta, per la valorizzazione di questo sistema, prevede l'istituzione di un parco agricolo territoriale di scala sovracomunale (su modello dei P.L.I.S. Lombardi¹¹²) con l'obiettivo di porre vincoli di tutela più estesi – che coinvolgano anche il delta della fiumara e le pareti rocciose delle cave – e allo

211

111 Ormai anch'essi beni vincolati dall'Unesco

112 I parchi locali di interesse sovracomunale (PLIS) sono una forma di tutela del territorio particolare istituita dalla Regione Lombardia nel 1983. Questi parchi sono costituiti da aree terrestri, fluviali, lacustri ed eventualmente da tratti di mare prospicienti la costa, di valore ambientale e naturalistico, che costituiscano, nell'ambito di uno o più comuni adiacenti, un sistema omogeneo, individuato dagli assetti naturalistici dei luoghi, dai valori paesaggistici e artistici e dalle tradizioni culturali delle popolazioni locali. Fino al 2001 erano istituiti dalle singole regioni italiane con delibera di giunta, ora direttamente dai comuni e successivamente verificate e riconosciute dalle province. Anche i vincoli sono comunali e sono legati al piano regolatore generale dell'ente stesso. Questa tipologia di parchi non è inserita nell'elenco ufficiale delle aree naturali protette (EUAP) che è un elenco stilato, e periodicamente aggiornato, dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione per la Conservazione della Natura, che raccoglie tutte le aree naturali protette, marine e terrestri, ufficialmente riconosciute. In Sicilia nel 2010 è stata presentata una proposta di DDL per il riconoscimento dei Parchi Locali, con il caso studio del Parco del fiume Oreto. La proposta non è andata in porto. L'Amministrazione di Scicli ha iniziato nel luglio 2020 un dialogo con quella di Modica su questo tema.

stesso tempo più stringenti¹¹³. Tuttavia è importante sottolineare che l'ipotesi di maggiore tutela è proposta all'interno di uno scenario di accresciuta progettualità, tanto riguardo la rigenerazione dei paesaggi quanto riguardo gli usi possibili. In secondo luogo, la proposta intende legare il più generale tema generale della cura e della fruizione del paesaggio naturale e rurale, a concrete ipotesi di messa in sicurezza e bonifica di alcuni suoi tratti specifici. L'acqua diviene occasione di progetto e materiale per il disegno dello spazio agricolo e dello spazio pubblico. In questo senso, le occasioni di recupero e la valorizzazione di manufatti oggi in disuso presenti lungo la fiumara – come l'ex depuratore, il complesso di S. Antonino, l'ex macello – diventano all'interno del sistema parco elementi eccezionali dove poter sperimentare progetti innovativi. In generale la fiumara, si presta ad accogliere funzioni legati circuito dell'accoglienza diffusa, del turismo rurale, dell'agricoltura di prossimità, che può specializzarsi nel settore biologico e nella produzione a chilometro zero. Da un punto di vista operativo i due comuni di Modica e Scicli dovrebbero acquisire inizialmente solo le reti lineari dei percorsi (e non le superfici) all'interno degli ambiti vincolati dal Parco. La strategia di riqualificazione partirebbe cioè dalle "linee" di collegamento – acqua e percorsi – e dai luoghi notevoli veri e proprio ambiti puntuali di interesse.

5.2.4 Il potenziamento della Ferrovia

212

Il potenziamento della linea ferroviaria a unico binario lungo la fiumara è una possibilità interessantissima ed una occasione da sottoporre ad un approfondimento progettuale complessivo, che ovviamente include anche lo scenario "Scicli accessibile e connessa".

Esistono alcune proposte che vanno in questo senso e che sono state in parte attuate durante l'alta stagione: il "treno barocco" e la "rete del gusto" sono stati tentativi di uso in chiave turistica del percorso, ma sono rimaste esperienze periodiche che hanno avuto poco seguito. Tuttavia la sfida che il tema pone non dovrebbe guardare esclusivamente al mercato del turismo, quanto piuttosto al potenziamento degli usi ordinari da parte dei cittadini che si spostano nel territorio quotidianamente utilizzando il mezzo privato. L'istituzione di un tavolo tecnico di confronto con R.F.I. e con gli Enti locali e sovralocali dovrebbe approfondire differenti ipotesi e valutazioni: l'elettrificazione del tragitto; la revisione e l'ammodernamento del modello di esercizio (frequenze, tempi di

113 Le attività agricole sono assolutamente incluse, ma si vuole un'agricoltura di qualità. In linea con le indicazioni del Piano Paesistico, non è consentito l'impianto di nuove serre e edifici produttivi, né movimenti di suolo o scavi, attività estrattive. È consentita l'attività agricola a cielo aperto, è consentita l'attività agrituristica per le attività e produzioni biologiche certificate. Si possono prevedere piccole premialità per chi migliora in termini di eco-sostenibilità la propria attività.

percorrenza, numero e capienza dei mezzi, bacino di utenza, costo del biglietto, ecc.); lo scambio modale nei nodi del percorso; l'enucleazione, la gestione e il riuso degli areali e degli immobili sottoutilizzati di pertinenza della ferrovia (areali di sosta e riparazione mezzi, magazzini, case cantoniere, stazioni); l'ipotesi di implementazione del servizio costiero con l'aggiunta di tratte bypass tra Sampieri e Comiso aeroporto, come proposto dal Piano Territoriale Provinciale nel 2004). Questo tipo di servizio urbano, all'interno del progetto di recupero della Fiumara, darebbe forti risposte a numerose questioni: la valorizzazione ambientale legata ad una mobilità più sostenibile e al conseguente abbattimento delle emissioni di CO₂; l'implementazione di un sistema di accessibilità alternative alle principali città d'arte e ai siti di interesse ambientale, dalla costa alle zone collinari; il riutilizzo di parti di territorio dismesse e sottoutilizzate e l'innescio di nuove economie. Nel contesto del "Parco della Fiumara Modica-Scicli" la ferrovia che collega le due cittadine potrebbe rappresentare il progetto sperimentale pilota, rispetto all'intera tratta fino al Siracusa.

5.2.5 Il parco lineare - costiero di via del Mare

La necessità di distinguere come ambiente a sé stante la fascia costiera, nasce dal fatto che i fenomeni ambientali ed insediativi che su di essa si sono susseguiti, testimoniano processi di trasformazione non più assimilabili ai contesti urbani, propriamente detti, né a quelli rurali. I contesti in questione sono caratterizzati da parti di aree umide di macchia, che attraverso la struttura del reticolo idrografico territoriale, costituiscono un sistema di forte interrelazione naturale con l'entroterra. Come già descritto nei precedenti capitoli del "Quadro conoscitivo e dei "Contesti", queste aree ad alto valore ambientale sono parzialmente distrutte o comunque deteriorate da fenomeni di urbanizzazione di diversa natura: una sub-urbanizzazione diffusa a carattere prevalentemente lineare e spesso abusiva lungo la linea di costa¹¹⁴; una urbanizzazione compatta e consolidata nelle borgate marine e infine una forte frammentazione e parcellizzazione del suolo dovuta all'attività agricola ancora presente anche se in parte dismessa¹¹⁵.

La fascia costiera è oggi sede di riserve naturali, poco valorizzate, quale sistema privilegiato di protezione; ma è importante sottolineare che l'intero contesto debba essere definito come un ambito speciale da tutelare e valorizzare nella sua interezza.

Gli elementi di maggiore criticità dell'ambito costiero si riscontrano:

114 l'edilizia, legata alla villeggiatura e al turismo, che ha conosciuto una vistosa espansione producendo un'ipertrofia di tessuto insediativo informale è di scarsa qualità edilizia e spesso non dotata di infrastrutture di base e di sottoservizi.

115 che qui ha mantenuto nel tempo la struttura tipica dei vigneti

- nelle fasce di contatto fra i fronti edificati degli agglomerati costieri e il territorio rurale alle loro spalle, dove l'incerto andamento dei fronti costruiti, si confronta con aree agricole intercluse, in stato di abbandono o in attesa di ulteriori trasformazioni insediative, prive di connotazioni funzionali e morfologiche riconoscibili e soggette alla progressiva erosione dei segni del paesaggio agrario storico.
- nelle aree di intersezione fra i margini urbanizzati e le aree di interesse ambientale o archeologico, spesso semplicemente perimetrate e definite in assenza di ambiti di mediazione con il territorio circostante – siano essi intesi come spazi di accesso, di sosta o di avvicinamento progressivo.
- nei punti di intersezione fra insediamenti costieri e viabilità costiera, contraddistinti da una casuale o incerta definizione morfologica e funzionale;
- nella contrapposizione fra il fronte edificato dei centri costieri e il mare, spesso caratterizzato da elementi di incompiutezza o discontinuità dei percorsi e da eterogeneità qualitativa delle sistemazioni degli accessi e degli spazi aperti
- nella presenza di comparti serricoli. Dal punto di vista paesaggistico la localizzazione delle serre crea una molteplicità di situazioni critiche. La straordinaria densità delle serre, e in alcuni casi anche la loro altezza rispetto alle quote stradali, costituisce un fattore di riduzione sensibile della visibilità della costa dai percorsi costieri. A ciò si aggiunge una preoccupazione di ordine ambientale: l'intenso sfruttamento retro-costiero è problematico in relazione alla risorsa idrica, all'inquinamento dei suoli e allo smaltimento dei residui del ciclo produttivo.

214

I contesti costieri rappresentati sono:

- le borgate marine ovvero i sistemi di insediamenti sviluppati in prossimità della costa, in parte di più antica formazione (Donnalucata e Sampieri), in parte pianificati recentemente e in parte informali. Gli insediamenti hanno una caratterizzazione prevalentemente residenziale – di seconde case – e una funzione turistica di carattere locale; mentre i servizi, spesso anche di base, necessitano di essere rafforzati nel rispetto/tutela delle risorse ambientali di notevole pregio ancora presenti;
- la conurbazione lineare costiera (ambito di rigenerazione) ha mantenuto l'impianto della parcellizzazione agricola degli storici vigneti su sabbia ma nel tempo si è saturata di seconde case per la villeggiatura, rompendo il rapporto con l'attività agricola. Questa fascia sottile in prima linea rispetto al mare, è caratterizzata da un waterfront informale e privato, non sempre legale o di qualità e priva di servizi collettivi. Sono consentiti cambi di destinazione d'uso purché compatibili con alti criteri di sostenibilità ambientale e si incoraggiano all'interno di quest'ambito interventi volti a migliorare le condizioni delle abitazioni (senza aumenti di volume) sia dal punto di vista degli impianti e delle infrastrutture che

degli edifici stessi. Si incoraggiano anche proposte volte a favorire una migliore integrazione tra edifici, specialmente per quanto riguarda la realizzazione di piccoli spazi pubblici, le infrastrutture dei rifiuti, dell'acqua e dell'energia.

- la campagna abitata è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente agrario in cui si vive in maniera diffusa, ma che deve comunque essere adattato alle nuove necessità dell'abitare. A differenza della campagna urbanizzata l'edificato residenziale si articola in maniera informale all'interno di tessuti prevalentemente produttivi. Le abitazioni presenti hanno solo in parte mantenuto un rapporto con le attività agricole. L'idea è quella di costruire luoghi dell'abitare capaci di fare della produttività agricola, della sostenibilità ambientale e del paesaggio culturale, uno strumento di sviluppo. La strategia mira a riordinare e concentrare lungo la maglia larga delle strade rurali i servizi e infrastrutture, le piantumazioni, i nuovi interventi di edilizia rurale incoraggiando l'uso di soluzioni costruttive a basso impatto e capaci di migliorare le condizioni esistenti.
- il parco naturale costiero: all'interno del più generale territorio costiero rimangono alcune aree naturali costiere protette (SIC e le ZPS, pinete, zone umide e sistema delle acque, etc.) Sono aree di grande valore ambientale che possono essere il punto di partenza per una più generale messa in valore del paesaggio costiero. Questi specifici paesaggi, determinano il valore della fascia costiera anche in termini commerciali e turistici. Ed è anche dal progetto di salvaguardia di queste risorse che si determineranno le strategie per la riqualificazione della fascia costiera.
- il parco agro-ambientale costiero: assume l'importante funzione di mantenere varchi aperti e segnare il ritmo paesaggistico delle marine. È la campagna che maggiormente dovrà essere riqualificata e modificata verso altri standard qualitativi della produzione e del paesaggio agrario e convertita verso il ripristino di colture a cielo aperto di carattere storico o sperimentale (frutteti, vigneti) verso i servizi di agriturismo e di fruizione del mare. Un'agricoltura multifunzionale in grado di combinare servizi diffusi – quali il presidio territoriale, il controllo del ciclo dei rifiuti, la didattica, l'agriturismo – e tutele ambientali, è proposta come valida alternativa alla progressiva urbanizzazione costiera.

215

5.2.6 Strategie per il recupero della fascia costiera

La rigenerazione della costa dovrà puntare alla distribuzione di standard di elevata qualità su tutto il litorale, superando le attuali disomogeneità e calibrando le esigenze dei residenti, degli abitanti stagionali, dell'agricoltura in serra, intensiva e diffusa, ed infine del settore turistico e ricettivo. Le indicazioni generali dello scenario per la costruzione, nel tempo, di condizioni che favoriscano la riqualificazione del paesaggio e dell'ambiente possono essere descritte attraverso alcuni principi guida di grande efficacia e facile comprensione:

- sostenibilità: ristabilire un equilibrio tra fattori antropici e fattori naturali;
- trasversalità: ridisegnare una dimensione trasversale del territorio che consenta di rimettere in comunicazione litorale ed entroterra;
- flessibilità/adattabilità: adattare il modello di sviluppo socio-economico dell'area in chiave sostenibile, puntando sulla vocazione del territorio alla produzione locale di qualità e sul potenziamento del comparto turistico "compatibile" con il territorio.

In un'area costiera così fortemente interessata dalle attività antropiche, al fine di agire in maniera integrata sul territorio e limitare i processi di erosione costiera, è di primaria importanza definire un nuovo assetto territoriale, fondato su un rinnovato equilibrio tra le componenti produttive, ambientali e sociali, che miri ai seguenti obiettivi specifici:

- difesa e rafforzamento della rete ecologica mediante l'ampliamento della fascia dunale, la creazione di aree di rispetto e fasce tampone, la riqualificazione e creazione di accessi al mare che non interrompano la continuità fisica ed ecologica delle dune;
- permanenza del presidio agricolo attraverso la riqualificazione degli impianti e creazione di fasce verdi e delle tecniche di coltivazione; sviluppo di aziende agricole multifunzionali in grado di svolgere anche attività agrituristiche, di manutenzione del verde e del paesaggio, di gestione e pulitura dei sentieri e degli arenili, di vendita diretta dei prodotti aziendali;
- definizione di specifiche regole e indirizzi costruttivi e di inserimento degli impianti, incentivi alla ri-conversione colturale, la salvaguardia delle visuali;
- creazione di punti panoramici e di un percorso ciclo-pedonale parallelo alla linea di costa, il rafforzamento delle aree verdi scoperte e delle relative piantumazioni;
- predisposizione di schemi paesaggistici e regole di riferimento per la pianificazione locale anche nella prospettiva di previsione di nuove infrastrutture e servizi turistici

In questo quadro l'azione di tutela delle dune è intrinsecamente e inevitabilmente connessa con quella di progetto del paesaggio relativo ad un contesto territoriale più ampio rispetto al solo cordone dunale.

Complessivamente gli interventi previsti nella fascia costiera mirano alla rottura della barriera di suolo impermeabile parallela alla linea di costa, costituita dalle serre o case di villeggiatura, introducendo un sistema connettivo di vegetazione trasversale, capace di aumentare la naturalità e connettività, di mitigare la perdita di biodiversità e di assicurare una buona qualità visuale. I sistemi connettivi naturali

in particolare i corpi d'acqua, oggi soffocati dalle strutture antropiche, devono vedere ripristinate quanto meno le fasce di rispetto previste dalla legislazione vigente, mettendo in conto, ove necessario, una rimozione di strutture illegali che attualmente si attestano a distanze inferiori ai 10 m dalla battigia o dalle sponde dei fiumi.

Su tutto il territorio, la ricucitura del rapporto terra-mare si avvale delle rare aree ancora libere o abbandonate, per attivare un processo di rigenerazione, potenziandole attraverso l'innesto di fasce arbustive di tipo irregolare, formate da diverse essenze autoctone. Allo stesso tempo la rete stradale spesso sovrabbondante è oggetto di un ridisegno complessivo: i parcheggi collocati abusivamente in aree del demanio marittimo devono lasciare posto ad un sistema di percorsi differenziato in base alla vulnerabilità delle aree attraversate e alle necessità di tutela. Le infrastrutture stradali sovrabbondanti saranno rimosse e/o destinate a viabilità pedonale e ciclistica. Allo stesso modo aree di parcheggio più arretrate, saranno messe a disposizione delle diverse utenze, predisponendo dei sentieri per l'accesso pedonale alle spiagge, che riducano il degrado causato dal calpestio.

La messa a sistema di tutte le risorse esistenti, agricole (redditizie e produttrici di beni di qualità), paesaggistiche e culturali, attraverso una sovrapposizione di reti (ecologiche, storiche-culturali, estetico-percettive, fruibili), permetterà di amplificare le potenzialità delle singole componenti, motivando attività ed interessi turistici, ricreativi, scientifico-didattici e storico-culturali, agevolando la diversificazione del ventaglio delle attività aziendali, in un'ottica di multifunzionalità.

217

In sintesi, la prima strategia progettuale proposta dallo scenario per questo ambito, riguarda un chiaro **contrasto alla saturazione del sistema di urbanizzazione lineare della costa**. In questa ottica il sistema ambientale dei delta dei corsi d'acqua, diventa una occasione per lavorare su una sezione più ampia della linea costiera e rafforzare l'armatura ambientale.

La frontiera della costa, che si articola "a pettine" tra gli ambiti disomogenei disposti sul litorale, torna a svolgere un ruolo simultaneo di unione e separazione, di interfaccia naturale, che equilibra, filtra, protegge lo spazio tra il mare e l'entroterra rurale. La strategia proposta mira all'irrobustimento degli elementi naturali della fascia costiera e vuole rispondere in modo coordinato ai problemi posti dall'inquinamento e dall'erosione costiera. Da un punto di vista normativo ciò implica l'estensione dei vincoli di salvaguardia negli strumenti di pianificazione. Concretamente la strategia si attua attraverso la previsione di interventi puntuali di ingegneria ambientale quali il ripristino del cordone dunale,

le raccolta e depurazione delle acque; di vaste operazioni di ri-vegetazione della macchia mediterranea, e di forestazione, soprattutto all'interno dei suoli agricoli abbandonati o delle aree a "standard" non attuate.

Una seconda strategia, affronta il tema della **razionalizzazione dell'accessibilità carrabile alla linea di costa**, e ancora, **di una percorribilità ciclabile e pedonale che sia quanto più continua lungo tutto il litorale e del potenziamento**

del servizio di trasporto pubblico (si faccia riferimento anche allo scenario

Scicli accessibile e connessa). Il potenziamento di questi servizi non sarà rivolto solamente ai villeggianti, ma anche ai lavoratori stagionali che sono soliti spostarsi lungo il litorale si in bicicletta - spesso in situazioni di rischio- per raggiungere il luogo di lavoro. La riqualificazione e gerarchizzazione della rete della mobilità si lega anche alla previsione di sottoservizi e impianti nelle aree agricole e urbanizzate della fascia costiera, ancora fundamentalmente sprovviste.

La **strategia per le attività agricole** presenti nella fascia costiera si struttura in sequenze temporali che prevedono, da un lato, il consolidamento delle principali aziende esistenti attraverso un principio di progressivo ammodernamento delle strutture: l'utilizzo di serre più moderne (che potranno usare ad esempio coltivazioni fuori terra con minore consumo di suolo, impianti solari sulle coperture associati a *microgrid* geotermici), una migliore gestione delle acque attraverso sistemi di raccolta e interventi di ingegneria naturalistica (vasche di raccolta e fitodepurazione); l'inserimento di servizi per addetti nel settore ed eventuali villeggianti o visitatori (ad esempio l'istituzione di un consorzio che disponga di abitazioni in disuso da destinare a lavoratori stagionali o all'ospitalità). Dall'altro lato, in tutti i terreni abbandonati, si propone il progressivo ripristino delle colture tradizionali¹¹⁶ (frutteti e vigneti) o interventi di forestazione e realizzazione di servizi, a basso impatto, per la fruizione del mare. Infine, lungo la fascia costiera troviamo, nel sistema di ville e masserie storiche, dei ruderi agricoli e delle case cantoniere abbandonate, occasioni puntuali per sperimentare ulteriori strategie di rigenerazione-riuso oppure, ove strettamente necessario, di demo-ricostruzione; demolizione integrale e/o ricollocazione sfruttando i principi di compensazione e perequazione.

Per quanto riguarda le **borgate marine**, molte sono le possibili strategie da mettere in atto per ottenere una complessiva riqualificazione. In primo luogo si potrebbe incentivare il recupero dei punti di eccellenza o delle principali e più evidenti occasioni di rigenerazione urbana: Fornace Penna, il vecchio mercato di Donnalucata e il suo porticciolo, il lungomare di Cava d'Aliga, l'accesso pubblico alla spiaggia di Bruca, la via del mare, l'accesso alla spiaggia di Costa di Carro,

116 Con il sopravvento dell'agro-industria il ritorno al modello di agricoltura tradizionale appare economicamente impraticabile. Ma forse in contesti misti di attività come le fasce costiere, questo tipo di sperimentazione è possibile.

e al Fornace Penna e a punta Pisciotto, la stazione di Sampieri. Un tema rilevante è la necessità intervenire sull'intero patrimonio edilizio esistente, spesso in stato di degrado, attraverso linee guide più stringenti per un risanamento più armonioso. A questo proposito è possibile immaginare ad esempio di intervenire attraverso piani del colore o incentivare con regole più dettagliate la ristrutturazione o il completamento degli edifici; infine un possibile contributo di riqualificazione potrebbe derivare dal coinvolgimento di cooperative locali che sperimentino usi temporanei e più flessibili delle seconde case in disuso in relazione ai temi dell'accoglienza e dell'integrazione, dell'assistenza o del turismo della terza età, ecc.

Indicazioni di massima per il recupero del sistema dunale

Il cordone dunale della fascia costiera sciclitana è ormai fortemente appiattito e la vegetazione, escludendo i tratti della foce dell'Irminio, della fiumara Modica-Scioli e di Costa Di Carro e Sampieri è ormai quasi inesistente. Un cambiamento di rotta, non può avvenire senza la partecipazione consapevole della popolazione residente, che favorisca un riequilibrio tra la conservazione delle risorse naturali e la residenza o produttività. Gli interventi dovranno essere mirati, direttamente o indirettamente, al ripristino dei naturali equilibri dinamici che regolano l'evoluzione del sistema dunale e della spiaggia, ed in special modo alla mitigazione dei processi erosivi connessi con la fruizione antropica, cercando di ripristinare, quando possibile, i caratteri morfologici e vegetazionali alterati. In questi termini, gli interventi di gestione attiva del compendio dunale prevedono:

- realizzazione di opere di ingegneria naturalistica per la mitigazione dell'erosione costiera (barriere frangivento, palizzate semplici miste);
- realizzazione di passerelle rialzate per la fruizione delle spiagge;
- recinzioni dissuasive degli habitat e della fascia dunale di rispetto assoluto, che costituiscano un evidente invito per i bagnanti a non attraversare la duna al di fuori dei punti di passaggio autorizzati;
- realizzazione di fasce tampone di separazione fra aree dunali e aree antropizzate;
- eradicazione di specie alloctone invasive;
- rimozione di strutture o infrastrutture di impatto sulla fascia dunale.

Tali opere, se ben progettate sono in grado di contenere efficacemente il grave impatto prodotto sul sistema dunale¹¹⁷.

117 Riferimenti a: Leopoldia, Università degli Studi di Catania, G. Tomaselli, L. Carullo, S. Sciandrello, 2014. Linee Guida Nazionali per la difesa della costa dai fenomeni di erosione e dagli effetti dei cambiamenti climatici, novembre 2016. Tavolo nazionale sull'erosione costiera MATTM-regioni con il coordinamento tecnico di ISPRA

01 Scicli verde e attrattiva






220






LEGENDA

RETE ECOLOGICA Esistente

-  Parco del Fiume Iminio (proposta di perimetrazione per parco Nazionale degli Iblei)
-  Macchia Foresta del Fiume Iminio; Pantano Spinassanta (sito di interesse naturalistico)
-  ITA080001 Zona S.I.C. denominata "Riserva Naturale speciale biologica; Macchia Foresta del Fiume Iminio"
-  ITA080006 Zona S.I.C. denominata "Contrada Religione"
-  ITA080011 Zona S.I.C. denominata "Conca del Sello"
-  Parco urbano esistente

RETE ECOLOGICA di Progetto

-  P.L.I.S. (parco locale di interesse comunale) agricolo della fumara Modica-Scicli
-  Parco extraurbano dello cavo; Piano di rigenerazione ambientale Truncalia
-  Parco geomorfologico c.da Stappanosa Cava Manca
-  Area boschiva protetta "Mangiafesso"
-  Parco extraurbano del "Tre colli"
-  Parco extraurbano "Costa di carro"
-  Parco urbano di progetto
-  Rete ecologica secondaria e servizi ecosistemici
-  For Fascia costiera di rigenerazione per infrastrutture di interesse pubblico
-  Ambito di ripristino dunale
-  Ambito di recupero ambientale












ELEMENTI DI PASSAGGIO

-  Area boschiva
-  Area macchia
-  Passaggio della fumara - ori, trufoli, carnevale
-  Spiagge
-  Scopiere
-  Letto della fumara
-  Muri a secco (UNESCO)
-  Edifici di interesse storico - Banker Wil
-  Edifici di interesse storico - Carcere
-  Edifici di particolare pregio
-  Edifici di interesse storico
- 
-  Punti di osservazione
-  Bosco, Pineta
-  Strade di accesso alla costa









FUMI E TORRENTI

1	Fiume Iminio	8	Cava San Guglielmo
2	Cava Labbei	9	Cava Santa Maria La Nova
3	Cava Manca	10	Cava Trippatore
4	Cava Maria	11	Vallone Torrente Modica - Scicli
5	Cava Moto	12	Vallone Burgio
6	Cava Pizzo di Cucco	13	Vallone Parramazzo
7	Cava San Bartolomeo		




VINCOLI

	Faglie
	Vincolo di inedificabilità
	Rischio crolli e sprofondamenti geologici; P.A.I
	Cava, grotta pozzo naturale
	Vincoli idrogeologici; P.A.I
	Vincoli archeologici - art. 10 D.lgs 42/04
	Area di interesse archeologico - art. 142, lett.m, D.lgs 42/04
	Edilizia monumentale Specialistica; C.I.R.Ce.S
	Edilizia monumentale Specialistica; C.I.R.Ce.S
	Edilizia monumentale Residenziale_Palazzi; C.I.R.Ce.S
	Edificio chiesa o campanile

Confini - Limiti - Perimetrazioni

	Corso d'acqua greto di torrente
	Centri urbani
	Reticolo idrografico con limite di m.150 dalla linea di torrente
	Confine amministrativo comunale
	Confine demaniale
	Area di cava attiva
	Area di cava
	Ztl di progetto

VIABILITA'

	Sentieristica e percorsi escursionistici
	Percorsi ciclopedonali esistenti
	Percorsi ciclopedonali di progetto

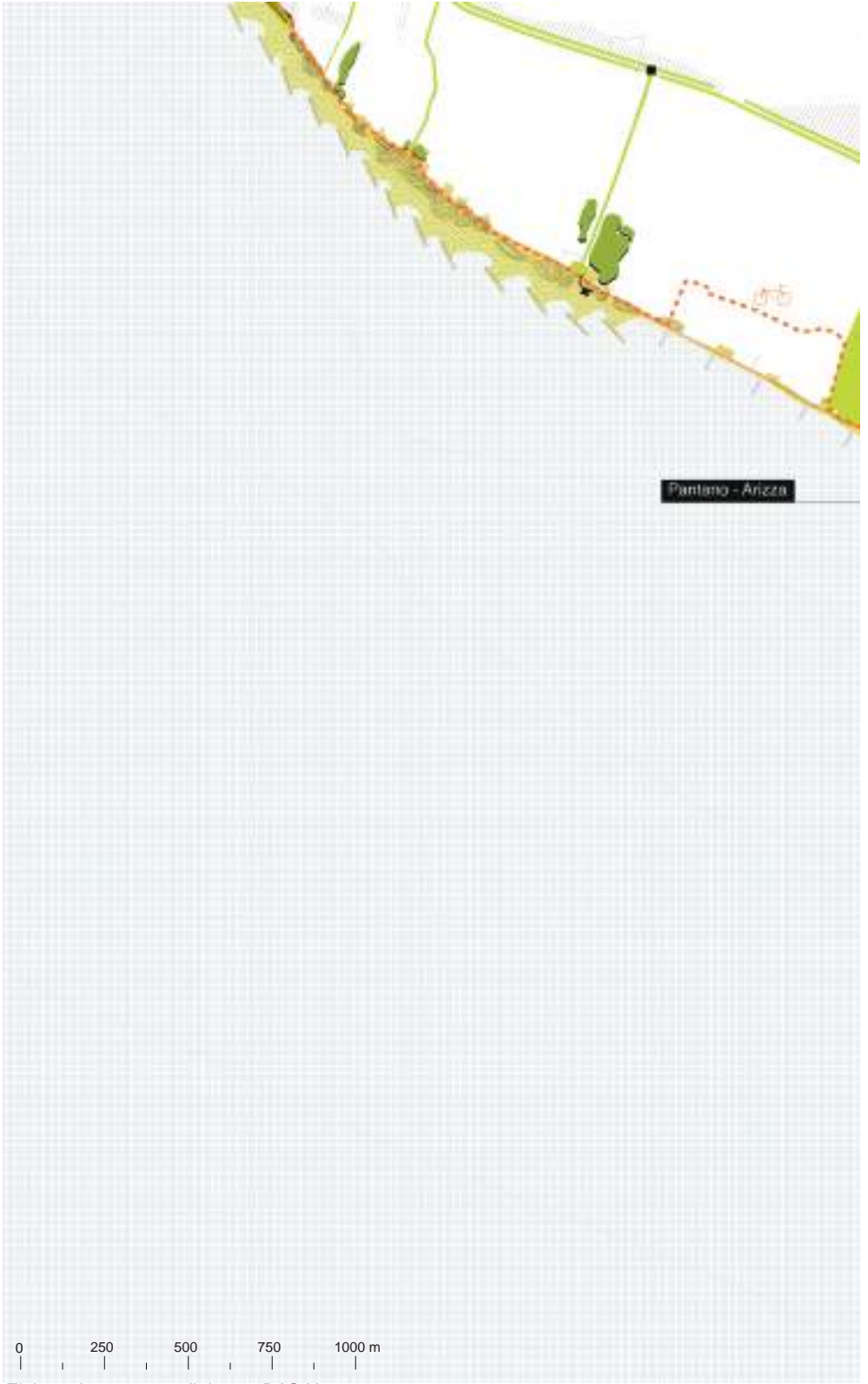


Elaborazione gruppo di ricerca DASTU





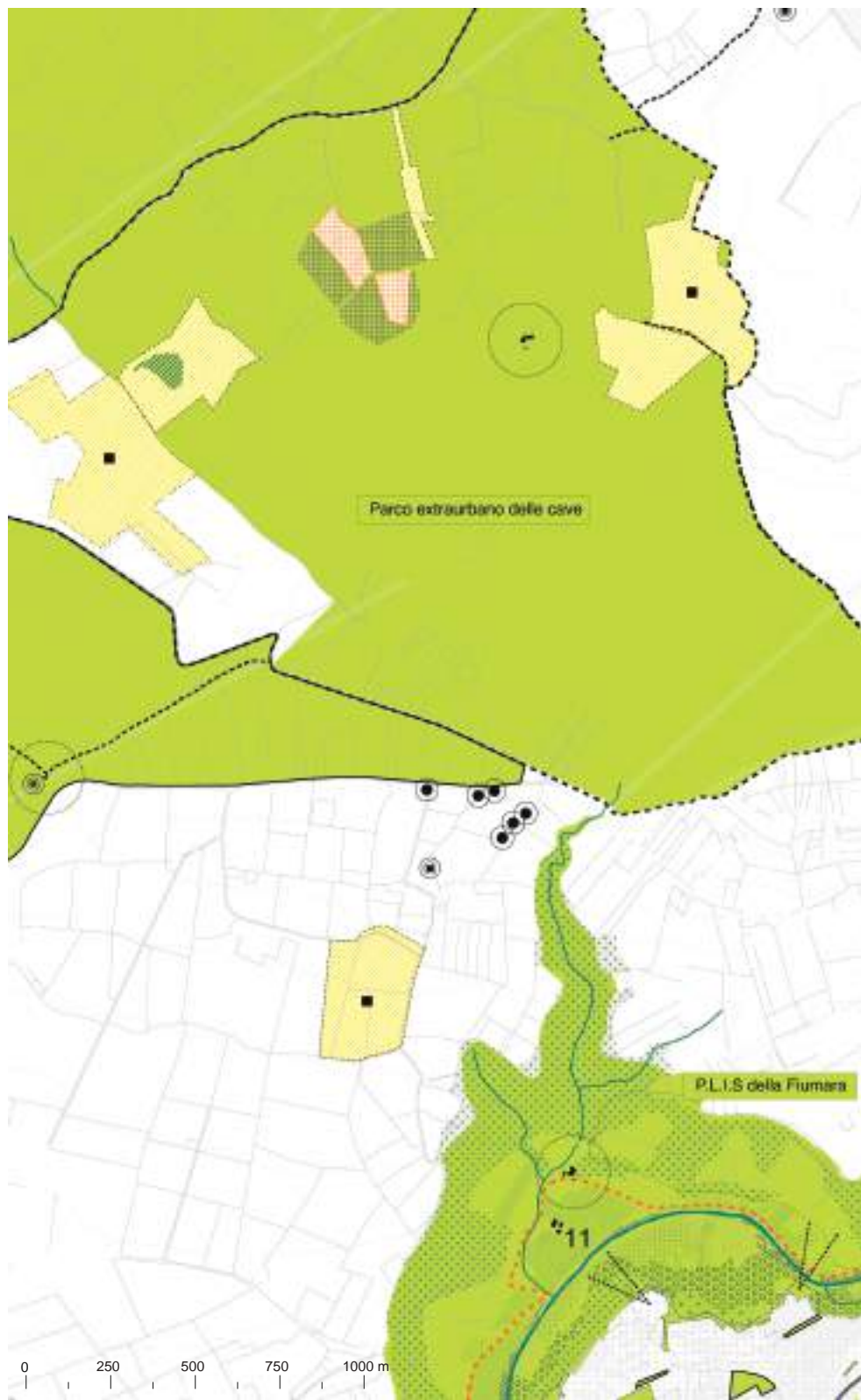












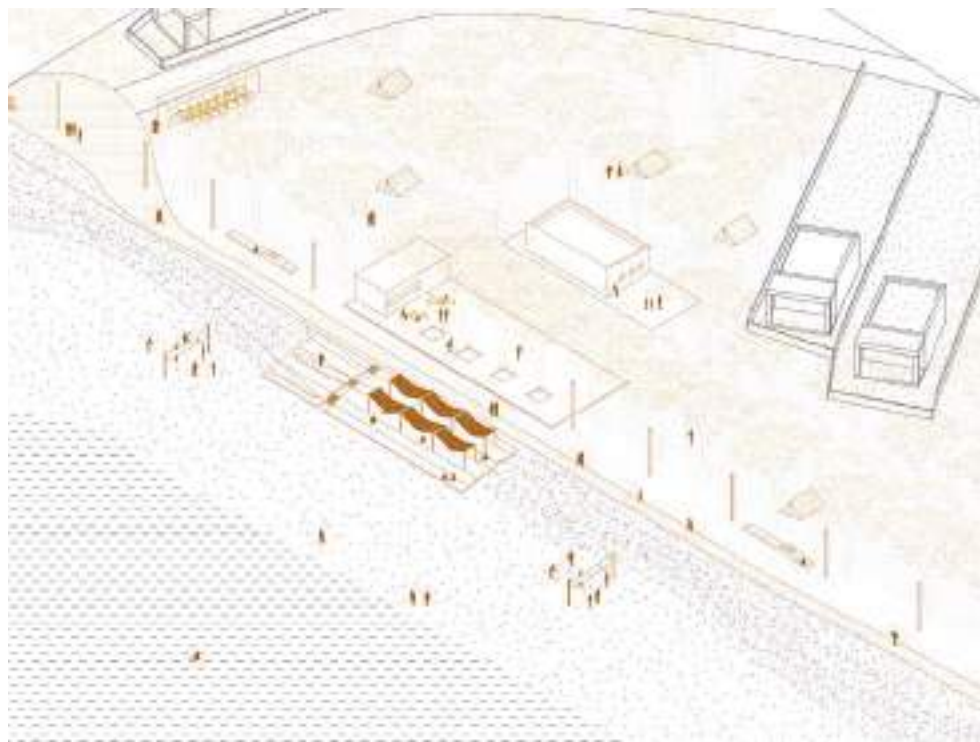


01 esempi pilota

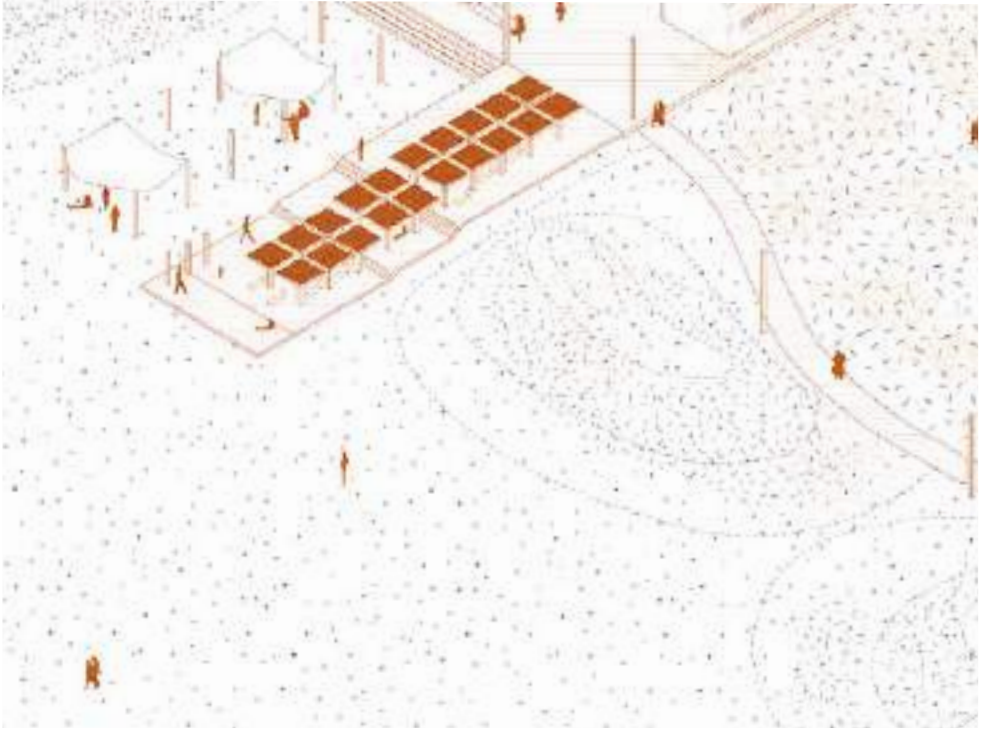


Donnalucata -Micenci_Mercatino biologico lungo il percorso ciclopedonale

234

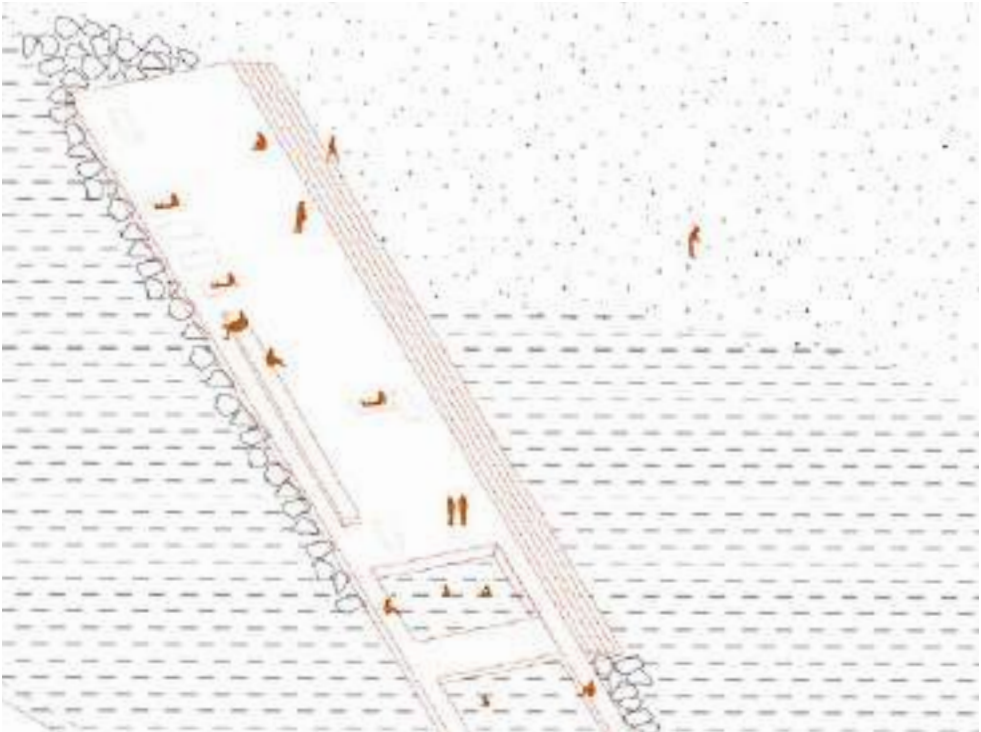


Esempio di riqualificazione del margine tra edificato e spiaggia. Pista ciclopedonale, nuova pineta e camping

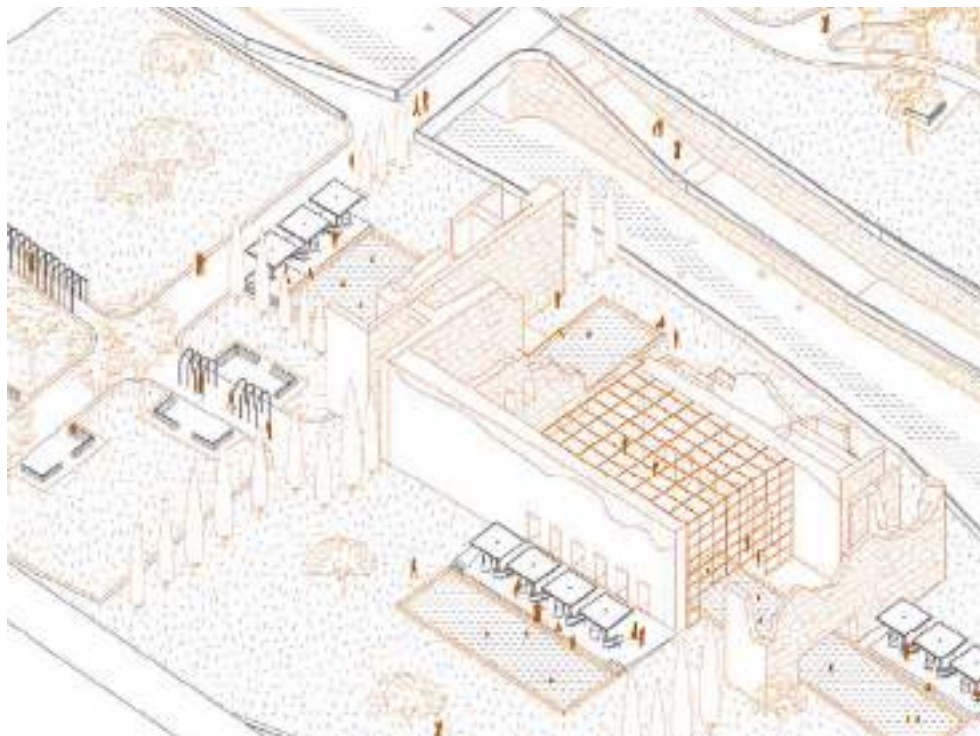


Ripristino del corsone dunale, percorso ciclopedonale e piccoli servizi

235



Contrada Filippa_Utilizzo dei pennelli sulla linea di costa



esempio di riuso dell'area di Sant'Antonino come parco urbano



esempio di riuso dell'area di Sant'Antonino come parco urbano



Parco lineare costiero - contrada Arizza

*elaborazione di Mazzoleni Michele
- Nooradini Yassin - Riazi Jorshari
Hooman Saltan Nataliia*

237



Parco agricolo della Fiumara Modica - Scicli



Quartiere di San Bartolomeo

Scicli accessibile e connessa

5.3 Scicli accessibile e connessa

I processi di rigenerazione urbana influiscono in modo rilevante sulla sostenibilità dei sistemi di trasporto urbano e sui comportamenti delle comunità rispetto alla mobilità. Le grandi città italiane negli ultimi anni hanno fatto da guida nell'interpretazione e nella sperimentazione delle nuove politiche internazionali e nazionali¹ in termini di mobilità e trasporti, cui sono seguite varie innovazioni tecnologiche nell'uso dei mezzi di trasporto e nelle loro prestazioni, nella risposta a nuove esigenze di rigenerazione degli spazi destinati alla mobilità o all'accesso alle varie funzioni urbane. Tuttavia per raggiungere gli obiettivi più generali fissati a livello europeo, i cambiamenti dovranno coinvolgere i territori, le medie e piccole realtà urbane oltre e considerare tutte modalità di trasporto e tutte le scale di pianificazione e progettazione. Con questo obiettivo, molte comunità hanno introdotto uno strumento di pianificazione dei trasporti di nuova impostazione: il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS). Scicli al momento non è dotata neanche di un Piano Urbano del Traffico (PUT).

Tuttavia la tendenza, evidente sia a livello nazionale che a livello locale, di un costante aumento della rete stradale - coincidente alla forte dispersione insediativa - hanno assecondato politiche e piani poco incisivi e che hanno dato per scontato l'uso dell'automobile nell'implementazione dell'accessibilità al territorio e ai servizi collettivi, arrivando addirittura a smantellare le modalità di trasporto alternative già esistenti e provenienti dal passato (corriere, linee ferroviarie minori, ...). Nella prospettiva della rigenerazione, le strategie che ragionano nuovamente sulla riconquista delle brevi distanze e sull'"autonomia" di quartieri e parti di città, diventano un elemento chiave. Ce ne siamo resi conto a maggior ragione con la

239

¹ Basti ricordare che Libro bianco 2011 sulla politica europea dei trasporti fissa l'obiettivo di una riduzione (al 2050) delle emissioni nocive sull'ambiente del settore dei trasporti di almeno il 60% rispetto alle emissioni del 1990.

pandemia in corso². La rigenerazione urbana a partire dai quartieri è resa possibile attraverso due principali condizioni di base: avere tutto ciò che serve alla vita quotidiana a breve distanza (compresi gli spazi verdi o spazi aperti necessari ad una vita attiva e sana); essere connessi in modo efficiente alle reti del trasporto pubblico di lunga distanza.

Lo scenario Scicli accessibile e connessa costruisce l'immagine chiave del sistema della mobilità, intesa non solo e non tanto nei suoi aspetti funzionali ma nelle sue rilevanti dimensioni spaziali, economiche e sociali, e si pone i seguenti obiettivi generali:

- garantire l'accessibilità dei quartieri a piedi e in bicicletta razionalizzando il sistema della sosta nei nodi principali, riducendo lo spazio per la circolazione e aumentando quello per la vita collettiva, per la continuità dei percorsi di pedoni e biciclette e per il trasporto pubblico e dunque anche l'incentivo all'uso dei piani terra ad usi pubblici e commerciali.
- Raccordare densità urbana e servizi di trasporto pubblico, dove per "densità urbana" non si intenda semplicemente la densità edilizia quanto piuttosto la densità di usi urbani e di servizi. Ciò implica una maggiore attenzione ai tempi e ai ritmi di uso dello spazio urbano e può comprendere ipotesi di navette stagionali, un rafforzamento dello spazio e dei servizi riservato alle biciclette, lo sviluppo di servizi come i "pedibus scolastici" nei centri urbani, il potenziamento dell'uso della rete ferroviaria.
- Migliorare la convivenza con l'automobile: negli ambiti locali la riduzione della velocità, attraverso Zone 30, "spazi condivisi" e l'applicazione sistematica delle tecniche di moderazione del traffico rendono possibile una convivenza non conflittuale tra i pedoni e le automobili³.
- Ridisegnare il sistema della sosta e potenziare lo scambio intermodale.

240

2 La catastrofe del Covid19 ha portato nuovamente in luce l'idea di prossimità e autonomia del quartiere, seppur rivisitata rispetto al passato, come punto di partenza della rigenerazione urbana. Il tema della città a 15 minuti è tornato più che mai attuale. Ce lo dimostrano i numerosi piani sviluppati, già prima della pandemia, e implementati subito dopo, di numerose capitali europee e globali, all'interno del più ampio patto denominato "C40 Cities Climate Leadership Group" una rete globale di 97 grandi città che operano per sviluppare e implementare politiche e programmi volti alla riduzione dell'emissione di gas serra e dei danni e dei rischi ambientali causati dai cambiamenti climatici. Per l'Italia hanno aderito Roma, Milano e Venezia (anche se non è una grande città). Il C40, nel luglio 2020, ha pubblicato una serie di linee guida per ripensare le città attraverso il concetto di 15 minuti, e ha fatto riferimento in particolare ai piani implementati a Parigi, a Milano (MILANO2020), Barcellona dopo le epidemie di COVID-19, ma sappiamo anche che molte altre città come le Madrid, Edimburgo, Utrecht e Copenhagen, Melbourne e Seattle, Portland, e altre ancora, stanno portando avanti le stesse strategie. C40 Cities Climate Leadership Group - https://it.qaz.wiki/wiki/C40_Cities_Climate_Leadership_Group; <https://www.youtube.com/watch?v=McGyONofhi4>

3 Già le "Zones de rencontre" parigine scendono a 20 km/h e stabiliscono la precedenza assoluta dei pedoni su qualunque veicolo. L'innovazione tecnologica rende plausibili nell'arco decennale di un piano urbanistico concreti avanzamenti di prospettive come "Zero incidenti mortali", prevalenza di auto elettriche, sperimentazione su strada dell'auto con guida autonoma. Sono prospettive destinate a cambiare radicalmente il funzionamento della mobilità urbana.

Le azioni/obiettivo specifiche perseguite dallo scenario proposto sono:

1. **incremento del servizio pubblico:** lo scenario individua due diverse linee di mezzi pubblici. Una linea annuale serve Scicli, le frazioni, le aree rurali toccandone i centri nevralgici, come le scuole e i nodi di scambio modale (parcheggi, stazioni). Una seconda linea, potrà essere attivata solo in alta stagione e offre un servizio navetta lungo la fascia costiera; si suggerisce anche una revisione del parco mezzi comunali verso l'utilizzo di mezzi con capacità più ridotta (van 10/20 posti) elettrici e in prospettiva eventualmente autoguidati⁴.

2. **ciclabilità:** lo scenario prevede la realizzazione nel breve termine della pista ciclabile costiera e di tratti di piste sperimentali e temporanee su strada (Via Saffi, Jungi-margine, tratti di provinciale costiera). La ciclabile costiera si congiunge verso ovest al tratto esistente proveniente da Marina di Ragusa verso Playa Grande, mentre verso est al tratto esistente tra contrada Pisciotto e Marina di Modica e utilizza per la maggior parte del tragitto tratti stradali e percorsi esistenti. realizzazione nel medio e lungo termine della pista ciclo-pedonale parco della Fiumara;

3. **rafforzamento dei nodi interscambio modale (sosta/bus/noleggi):** i principali nodi previsti sono la stazione Scicli dove si intende collocare anche la sosta bus turistici, il nodo Jungi, il nodo della stazione di Sampieri, il nodo di Arizza e altri punti strategici attrezzati sulla costa (pali);

4. **punti di sosta – super-isolati e ZTL:** nuovi parcheggi di accesso alla città e sperimentazioni di ZTL (Zone a traffico limitato) differenziate per quartieri e tipologie di maglia stradale: a.) percorsi storici e «piazzette» nella città storica; b.) *“play street”* o *“vannedde”* per la città moderna⁵; cluster/recinti aperti o super-isolati per la città aperta. Questa strategia mira a rispondere anche alla domanda di maggiore sicurezza per la mobilità delle fasce deboli della popolazione: anziani, bambini, diversamente abili.

5. **autostrada:** valutazione impatto sul territorio rispetto ai punti nevralgici. L'autostrada, oggi in corso di realizzazione, scaricherà parzialmente la strada provinciale dei mezzi pesanti che attraversano il territorio. Ciò potrà consentire una riclassificazione della provinciale litoranea in strada a carattere locale e urbano.

6. **reti minori:** maggiore percorribilità nelle trame agricole tramite una

4 Il continuo sviluppo dei mezzi autoguidati deve essere costantemente monitorato. È infatti evidente che la riduzione della dimensione dei mezzi e la loro maggiore frequenza sono la via migliore per un servizio pubblico più efficace e più vicino alle esigenze dei cittadini. Un ovvio limite è costituito per le amministrazioni dal costo del personale, di solito più rilevante del costo dei mezzi.

5 su modello delle strategie milanesi di *“Strade Aperte”* e *“Piazze aperte”*, o delle *“superillas”* di Barcellona e della *“ville du quart d’heure”*, parigina lanciata dalla sindaco Anne Hidalgo con lo studioso Carlos Moreno.

gerarchizzazione, riqualificazione e talvolta un completamento delle trame di strade rurali;

7. **attraversamenti lungo la strada provinciale e nodi critici:** sono inclusi e segnalati nel disegno di Scenario.

5.3.1 Il percorso ciclo-pedonale costiero

Questa infrastruttura, dovrà essere “leggera” e pensata attraverso interventi mirati di ingegneria naturalistica e di paesaggio. È pensata per le bici e per i pedoni, non consente pertanto di praticare velocità elevate con le due ruote e potrà alternare tratti di pavimentazione più strutturata a tratti filtranti. Nel tratto Marina di Ragusa-Playa Grande potrà essere realizzata sulla sede stradale della provinciale secondo lo schema proposto da alcune associazioni locali o, come proposto dallo Scenario Scicli connessa e accessibile, da un tragitto che si addentra nel Parco dell’Irminio utilizzando i percorsi rurali esistenti. Nel tratto Playa Grande - Donnalucata il percorso ipotizzato è parallelo alla Provinciale, ciò comporterà in alcuni tratti una revisione della sezione stradale e dei limiti della velocità carrabile. Tra Donnalucata e Cava d’Aliga il percorso è previsto tra la spiaggia e le abitazioni private che vi si affacciano. Gli accessi carrabili alle abitazioni private lungo alcuni tratti di waterfront dovranno essere ripensati e l’accesso sarà consentito solamente ai mezzi di soccorso.

242

In questo tratto di costa, il progetto della nuova infrastruttura ciclabile diventa l’occasione per la rigenerazione del waterfront. Il nuovo spazio pubblico svolgerà differenti ruoli e funzioni. Da un lato infatti sarà utile a regolare il caos dovuto all’espansione informale delle residenze, costruendo un chiaro limite ed evitando ulteriori abusi e sfrangiamenti della linea di edificazione; contemporaneamente consentirà di raccogliere su una linea, depurare e riusare le acque civili, agricole o della pioggia; potrà quindi costruire una “barriera” verde e filtrante ad eventuali avanzamenti del mare o alle piene dei corsi d’acqua e infine permetterà di concentrare in corrispondenza dei nodi principali i differenti servizi e spazi pubblici.

5.3.2 Progetto pilota per la stazione di Scicli

Il progetto pilota per la stazione di Scicli ha come obiettivo principale la rigenerazione di tutto il comparto della stazione immaginandolo nel futuro come nodo di interscambio e di accesso privilegiato alla città. Lo scenario strategico prevede una serie di azioni. Anzitutto l’inizio di un dialogo con RFI (Rete ferroviaria Italiana) riguardo: la possibile gestione e riuso degli areali della ferrovia sottoutilizzati e che potrebbero essere messi a disposizione della città ma anche dei viaggiatori; l’implementazione della linea ferroviaria (in particolare nel tratto Modica-Scicli) che potrebbe coinvolgere progettualità e finanziamenti di

tipo europeo. Le altre azioni fisiche messe in campo per l'ambito della stazione vedono la riorganizzazione di tutti i suoli disponibili nei pressi della stazione al fine di poter predisporre aree per l'arrivo e la sosta dei bus turistici e un parcheggio di interscambio. La stazione può diventare una delle porte principali della città. Qui un percorso protetto lungo corso Mazzini, può indirizzare in pochi minuti turisti e viaggiatori in arrivo alla stazione verso il centro città. Qui dovrebbe anche essere possibile prendere un autobus di linea e mezzi alternativi di trasporto (*car, moto e bike sharing*). Si prevede inoltre qualche intervento sull'edificio, che attualmente ospita la sede della polizia municipale (da ricollocare) e che in futuro potrebbe essere ampliato con qualche piccolo servizio commerciale.

5.3.3 Una griglia ordinativa per la città esistente: il super isolato o cluster

A partire dall'individuazione di parti omogenee nella struttura urbana di Scicli (si veda il precedente capitolo "contesi"), lo scenario Scicli connessa e accessibile propone una riorganizzazione dello spazio pubblico esistente attraverso l'aggregazione di complessi residenziali – nella città aperta della periferia – o la perimetrazione di "quartieri" nella città storica e moderna, con l'obiettivo di ridurre drasticamente il traffico automobilistico e i suoi effetti: inquinamento, incidenti, rumore, occupazione dello spazio. L'operazione intende promuovere la priorità all'interno delle aree residenziali dei movimenti locali, dei pedoni o delle biciclette, rispetto a movimenti di attraversamento. Un chiaro riferimento può essere visto nel modello delle "Supermanzanas" della città basca di Vitoria (Gasteiz)⁶, nei *woonerf* olandesi, o più semplicemente negli spazi pedonali o a priorità pedonale degli innumerevoli centri storici italiani.

Più precisamente nel modello dell'"superisolato" o "città 15 minuti" il traffico automobilistico, non specificamente diretto ad attività interne al quartiere, scorre lungo la rete principale, mentre la viabilità interna, riclassificata, è dedicata al traffico strettamente locale dei residenti e dei servizi, con un particolare privilegio alla qualità dei movimenti di pedoni e biciclette. Nelle strade interne ai quartieri il suolo può essere riprogettato come manto uniforme - senza marciapiedi - per agevolare anche la mobilità dei disabili, dei passeggiatori, delle bici e pedoni – e a seconda delle situazioni può supportare limiti di velocità di variabili, tra i 30 e

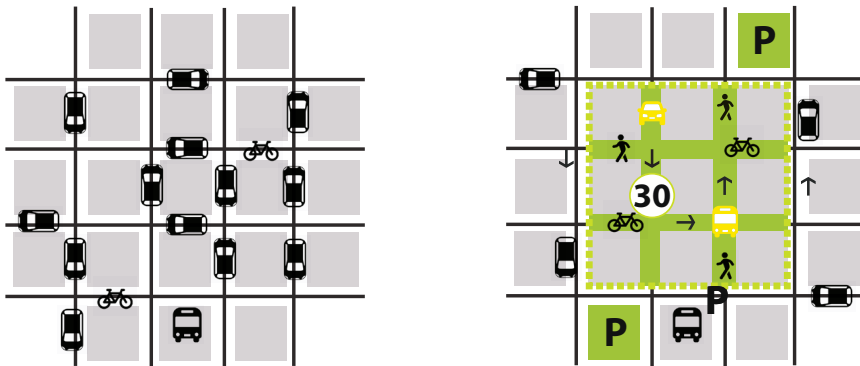
6 Supermanzanas potrebbe essere tradotto è uno spazio urbano che raggruppa un insieme di isolati, delimitato al margine da una rete stradale di base. Il *Plan de Movilidad y Espacio Publico (PMSEP)* della città di Vitoria-Gasteiz capitale dei Paesi Baschi, rappresenta un tentativo molto interessante per la rigenerazione della città esistente e per introdurre quella "griglia ordinativa" che Arturo Lanzani indica, nel convegno "la valutazione della rigenerazione urbana", come indispensabile per una rigenerazione urbana, non più per isole e per frammenti ma capace di coinvolgere tutta la città.

i 10 km/h.

La concentrazione o il mantenimento dei parcheggi in alcuni punti (più o meno esterni) dell'isolato e la conseguente riduzione della circolazione all'interno dell'isolato, consentono di liberare spazio e di redistribuire all'interno dei quartieri altri tipi di servizio –aree verdi e luoghi di incontro o attività – aumentando la qualità generale paesaggio urbano dei quartieri. Infine è possibile considerare le principali componenti di un progetto strategico di questo tipo che nel caso di Scicli è attuabile a partire da un preciso rilievo dello stato attuale dei quartieri, degli standard realizzati e di progetto e degli accessi carrabili esistenti.

- l'inserimento di alberature di alto fusto, l'ombreggiamento, i suoli permeabili e l'uso di materiali di pavimentazione diversi dall'asfalto permettono una migliore gestione del microclima riducendo l'effetto isola di calore, che diviene particolarmente rilevante nei climi mediterranei
- la possibilità di inserire nuove funzioni al piede degli edifici, insieme alla moderazione del traffico, permette lo sviluppo di nuove attività commerciali. Nello spazio urbano sono presenti aree per il gioco dei bambini, spazi flessibili per attività multiple, orti urbani e altre risorse per lo sviluppo della coesione sociale;
- la dimensione del "quartiere" o del "super-isolato" permette di impostare in modo più semplice ed efficace il bilancio del "metabolismo" urbano: ottimizzare fattori come l'uso delle acque, la produzione e distribuzione dell'energia, la gestione dei rifiuti. Temi trasversale a molte delle strategie che riguardano il territorio sciclitano, e sui quali si gioca la qualità delle azioni di rigenerazione.

244



auto privata

mezzo pubblico

bicicletta

pedone

pedone

bicicletta

mezzi di soccorso, scuolabus, taxi

P parcheggio

residenti

traffico limitato

mezzo pubblico

strade alberate, spazio pubblico più sicuro

5.4.3 Ingegneria naturalistica per far fronte al cambiamento climatico.

Negli anni recenti le tecniche di ingegneria naturalistica hanno avuto un notevole sviluppo in risposta ai principali problemi di gestione delle acque in ambienti urbani. Molta è la recente letteratura anglosassone su questi aspetti, che ha portato anche in Italia alla diffusione dei termini “*nature based solutions*” o “*sustainable urban drainage (SUD)*” per individuare le tecniche di ingegneria naturalistica e le tecniche di gestione delle acque (reflue e di prima pioggia) attente alla ricostruzione e al potenziamento delle capacità di infiltrazione e di drenaggio dei suoli urbani⁷.

Rain gardens

Diversi casi virtuosi internazionali ed europei hanno affrontato il problema dell'insufficienza della rete mista di collettamento (acque reflue e acque di pioggia) attraverso l'uso di giardini della pioggia. Il ruscellamento delle acque di pioggia sulle superfici urbane progressivamente divenute impermeabili (tetti, strade, parcheggi, o anche suolo costipato), la raccolta di sostanze inquinanti riversate dal ruscellamento nei due fiumi che segnano il confine della città e la frequenza degli allagamenti urbani pone frequentemente le amministrazioni di fronte a due scelte: o rifare, raddoppiandolo, il sistema di collettamento o rendere il suolo urbano capace di trattenere e di assorbire le acque in eccesso rispetto alla capacità del sistema di collettamento esistente. In molti casi studiati, la scelta della seconda opzione, si è dimostrata più favorevole per costi e per efficacia. Questa soluzione prevede di attrezzare gli spazi della città, pubblici o privati che siano, con un grande numero di interventi di depavimentazione e modellazione dei suoli finalizzati al drenaggio e all'assorbimento dell'acqua di pioggia. Laddove tali interventi non risultano possibili si ricorre a (piccole) vasche di raccolta delle acque per lo più ai margini delle strade. Le vasche trattengono l'acqua di pioggia, la depurano attraverso piante adatte alla fito-depurazione e ne rallentano la consegna alla rete di collettamento. Grazie all'assorbimento e al rallentamento delle acque si smorza il carico di punta e la rete di collettamento può accogliere le acque senza esondazioni. Qualunque intervento di nuova edificazione dovrebbe essere realizzato secondo questi principi. Oltre a ridurre il rischio di allagamenti, i giardini della pioggia contribuiscono a ridurre le temperature (isole di calore), rendendo gli spazi pubblici della città più confortevoli⁸.

245

7 Bignami, Rosso & Sanfilippo, “Flood proofing in Urban Areas” (Springer, 2019)

8 Musco F., (LAP-Local Adaptation Plan). Planning for Adaptation to Climate Change – Guide Lines for Municipalities, condotto con la collaborazione di ISPRA e di altri partners nell'ambito di ACT – Adapting to Climate change in Time, finanziato dalla Commissione europea nel programma LIFE. Cfr Life Project No LIFE08 ENV/IT/000436

Infrastruttura verdi ad alto rendimento. Verde ornamentale e funzionale

In molte esperienze di rigenerazione urbana il progetto delle aree verdi urbane ha oggi concentrato una serie di attenzioni specifiche agli aspetti tecnologici. Oltrepassando il tradizionale valore estetico, sociale e di ordinamento spaziale che parchi e giardini svolgono all'interno del contesto urbano si è voluto sottolineare il rilevante ruolo di infrastruttura ambientale svolto.

La definizione comunitaria di "infrastruttura verde" si riferisce ad una rete composta di aree naturali e seminaturali, di spazi aperti, di alberature, di parchi e di aree verdi progettata per svolgere funzioni ecosistemiche. Una rete con le caratteristiche di continuità fisica e di capacità funzionale implicite nel concetto di "infrastruttura". Per le città la realizzazione di una infrastruttura verde costituisce una prospettiva strategica di estremo interesse, sia nell'ottica prima ricordata dell'ingegneria naturalistica sia per la difficoltà crescente delle amministrazioni di proseguire con le tradizionali politiche di espansione delle infrastrutture di tipo tradizionali (grigie). Opportunamente programmate e gestite le infrastrutture verdi possono divenire uno degli assi portanti della rigenerazione urbana.

Un sistema del verde ben concepito e adeguatamente connesso – una infrastruttura verde urbana – che collega con continuità l'insieme urbano ed extra-urbano con spazi verdi, parchi, giardini, filari alberati, riesce ad soddisfare contemporaneamente più obiettivi: questa rete verde riduce l'inquinamento dell'aria, la vicinanza di parchi e aree verdi alle aree residenziali favorisce stili di vita attivi che migliorano la salute dei cittadini, la permeabilità degli spazi verdi aiuta il governo delle acque, l'alimentazione delle falde e la gestione dell'isola di calore, la forestazione urbana collabora, con il sequestro della CO₂, al contrasto del cambiamento climatico, le alberature dei viali e dei giardini contribuiscono alla regolazione del microclima e alla riduzione del consumo energetico degli edifici, la continuità degli spazi verdi è condizione per lo sviluppo strutturale della mobilità ciclo-pedonale. Infine, un carattere non meno interessante delle infrastrutture verdi è la sua potenzialità per lo sviluppo di attività collaborative, di coesione sociale, di attivazione di risorse volontarie dei cittadini nell'ideazione degli usi, nella cura e nella manutenzione del verde.

246

5.3.4 Il manifesto delle strade bianche

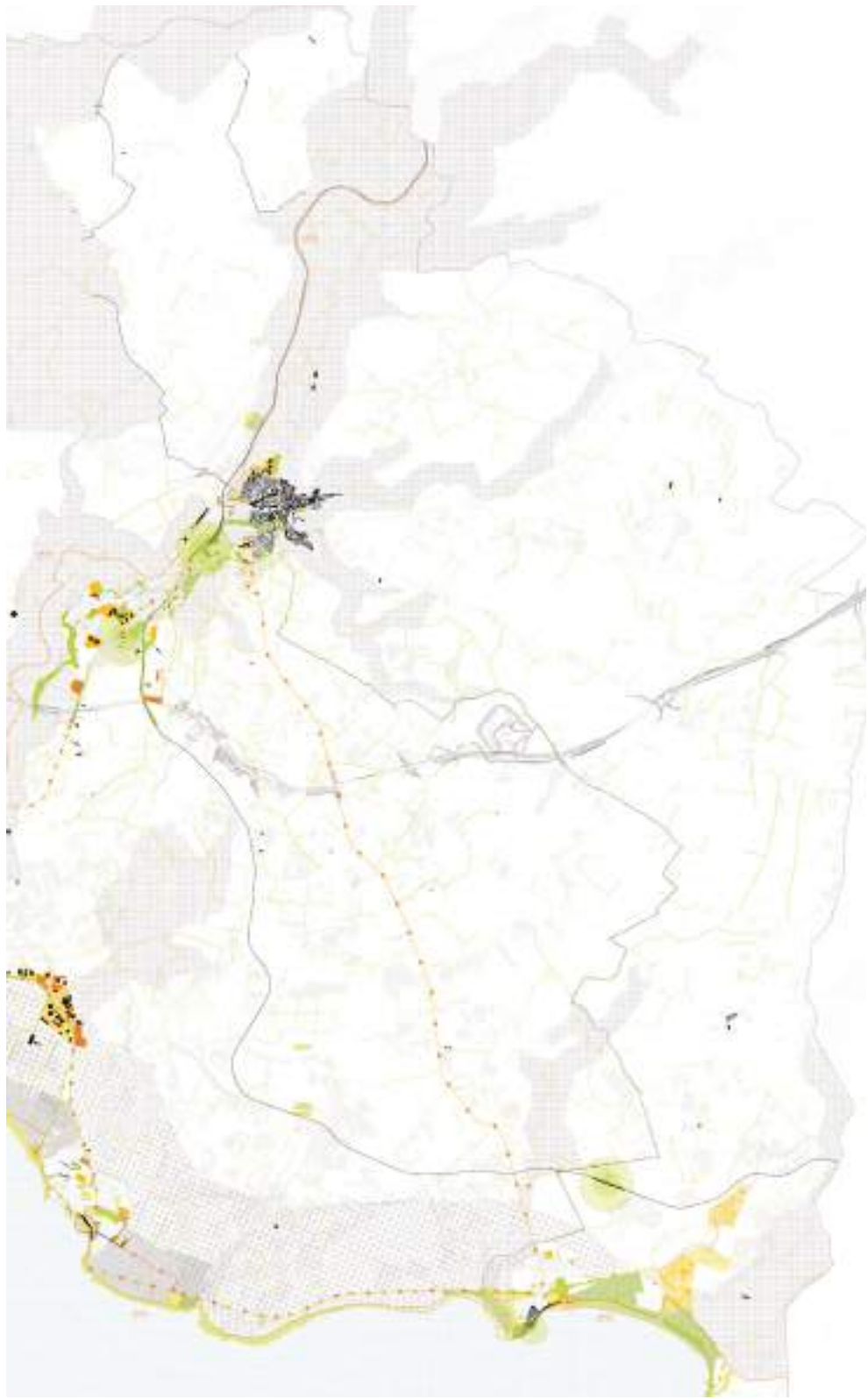
La dispersione insediativa, avvenuta principalmente lungo i tracciati di collegamento viari tra la città e il territorio agricolo, ha prodotto una progressiva impermeabilizzazione delle "strade bianche" o sterrate, elemento caratteristico del paesaggio rurale.

È oggi necessario puntare al mantenimento delle strade sterrate, o ad una loro riqualificazione che non comporti necessariamente l'utilizzo dell'asfalto come

elemento di finitura, non solo per un doveroso riconoscimento alla storia agricola del luogo, ma anche per una più ampia necessità di salvaguardia ambientale, più volte argomentata, in questo documento. Sono diverse le esperienze che in Italia hanno tentato di regolare le reti viarie minori. L'Associazione Parco Ciclistico del Chianti ha avvertito tale necessità e nel 1997 ha ideato un "manifesto per le strade bianche" per "L'Eroica", una manifestazione cicloturistica, che ha ottenuto l'attenzione dei mass-media nazionali ed internazionali tanto da consolidare l'impegno per la tutela del patrimonio di strade bianche e i manufatti storici di corredo quali tabernacoli, fontanili, ponti e muri a secco. Sono numerosi i vantaggi che possono derivare da una riqualificazione delle strade bianche evitando l'impermeabilizzazione e utilizzando piuttosto i diversi materiali filtranti che offre il mercato. Uno dei principali vantaggi risiede, oltre che nel minor impatto visivo e funzionale all'interno del paesaggio rurale, anche nella gestione delle acque meteoriche, nel minor costo di manutenzione e riparazione di eventuali impianti, nella più semplice relazione con la vegetazione spontanea o di nuovo impianto.

02 Scicli accessibile e connessa





LEGENDA

	Ex ambito costiero di rigenerazione urbana e ripristino ambientale
	E1 ambito agricolo multifunzionale e sperimentale
	Fv Parco Rete ecologica
	Serre
	Fv Rete Parchi Urbani attrezzati e servizi ecosistemici
	Fv ambito di recupero ambientale
	Servizi e Attrezzature fruizione mare
	Moli e attracchi
	Attrezzature turistiche e ricettive di progetto
	Edifici e attrezzature turistiche esistenti
	Edifici e Attrezzature scolastiche esistenti
	Attrezzature scolastiche di progetto
	Servizi di pertinenza scolastica da rigenerare
	Parcheggio di progetto
	Parcheggio esistente
	Ambito di rigenerazione urbana e dello spazio pubblico (progetto pilota)
	Ambito D2 area produttiva non nociva
	Ambito Produttivo e commerciale
	Edifici produttivi e/o commerciali
	Edifici e servizi balneari

VIABILITA'

	Rete stradale secondaria non asfaltata
	Sentieri
	Rete stradale principale asfaltata
	Rete servizi ecosistemici
	Percorso Bus Navetta annuale
	Percorso Bus Navetta estivo
	Percorso Bus navetta costiero e stagionale
	Percorso ciclabile di progetto
	Percorso ciclopedonale esistente
	Percorsi escursionistici
	Percorsi di navigazione turistica
	Nodi intermodali Bus,treno,bici/bicicletta
	Nodi strategici di accesso costiero
	Caselli ferroviari
	Ferrovia
	Fermata Bus navetta estivo
	Fermata Bus navetta annuale
	Parcheggi
	Punto di noleggio e/o deposito biciclette
	Aree di campeggio esistenti
	Aree di campeggio di progetto

Confini - Limiti - Perimetrazioni



Centri urbani



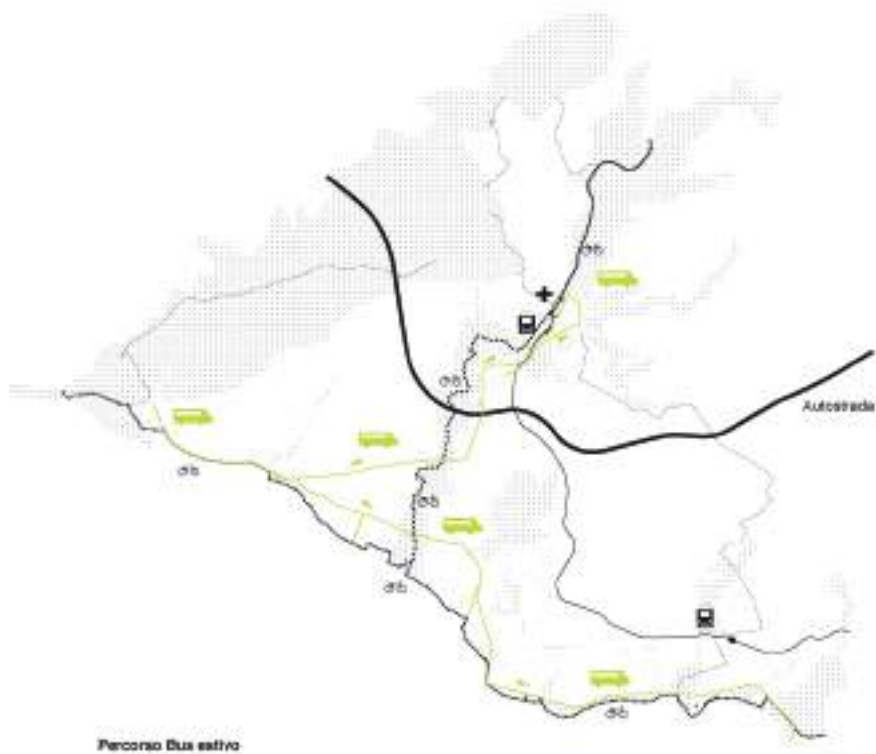
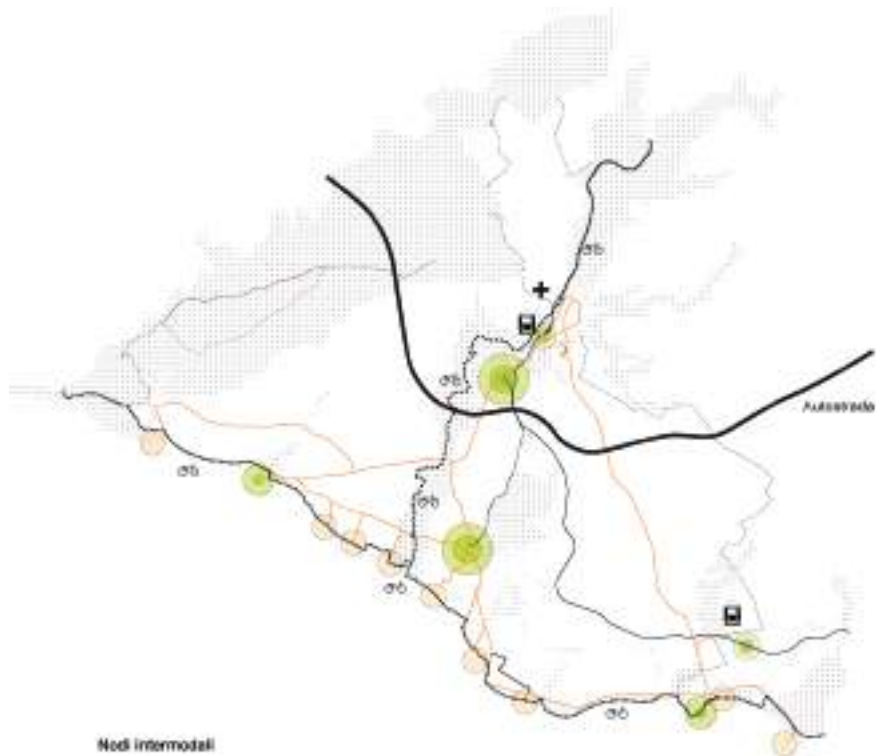
Confine amministrativo comunale

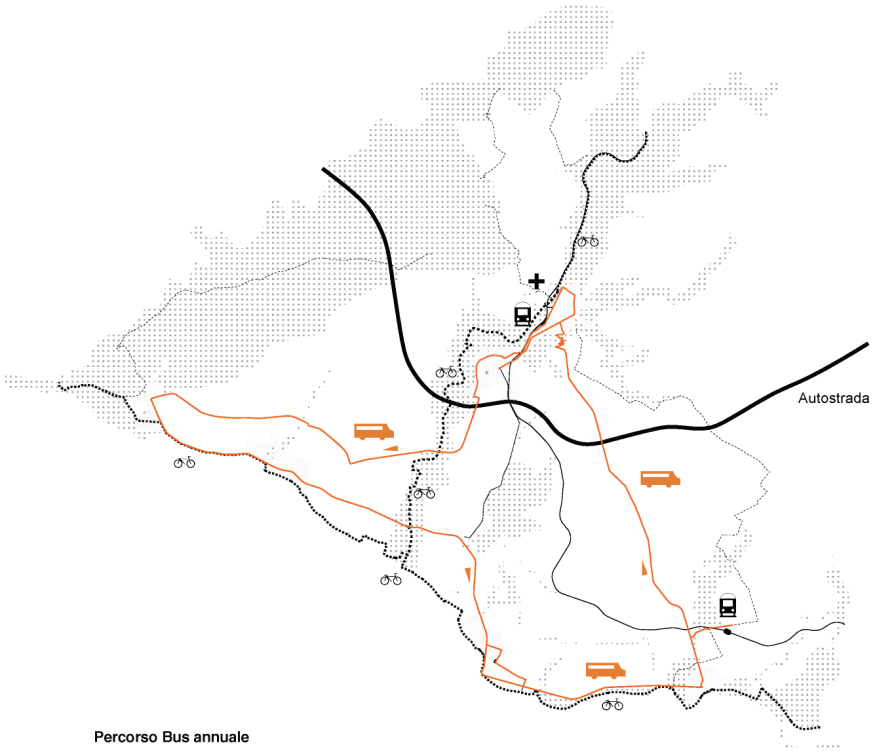


Ztl



Spiagge

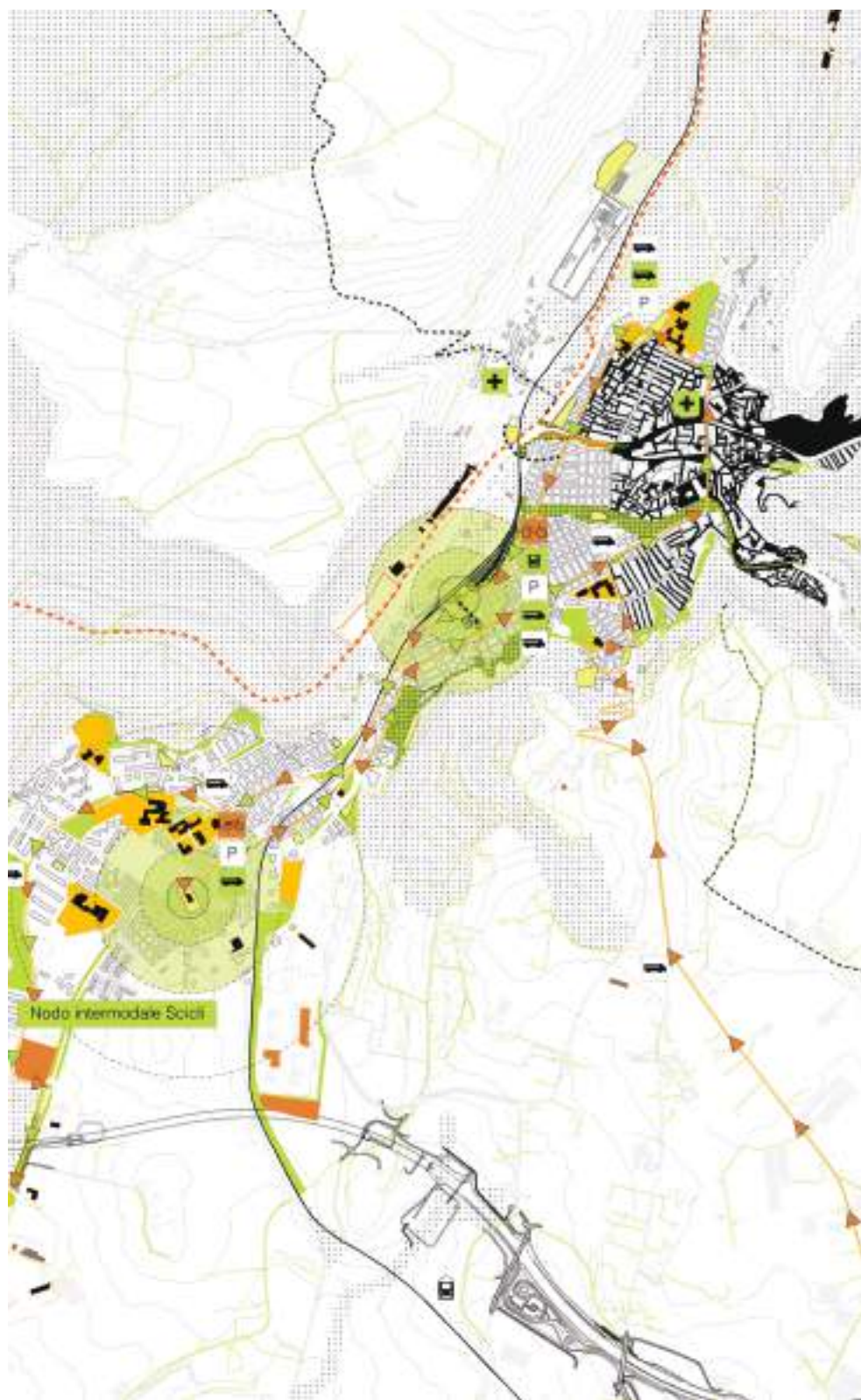




Percorso Bus annuale



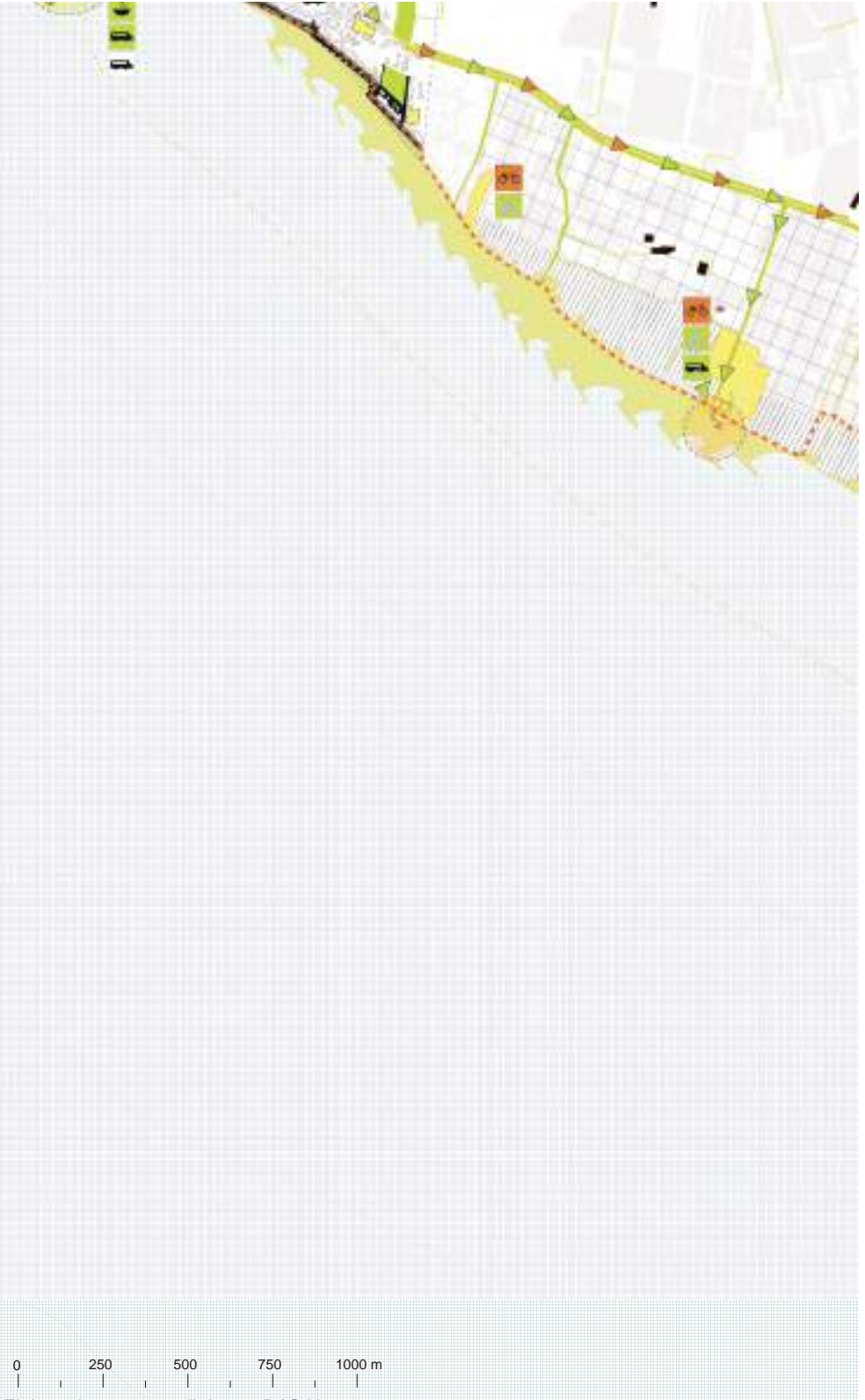
Elaborazione gruppo di ricerca DAStU





Elaborazione gruppo di ricerca DAStU





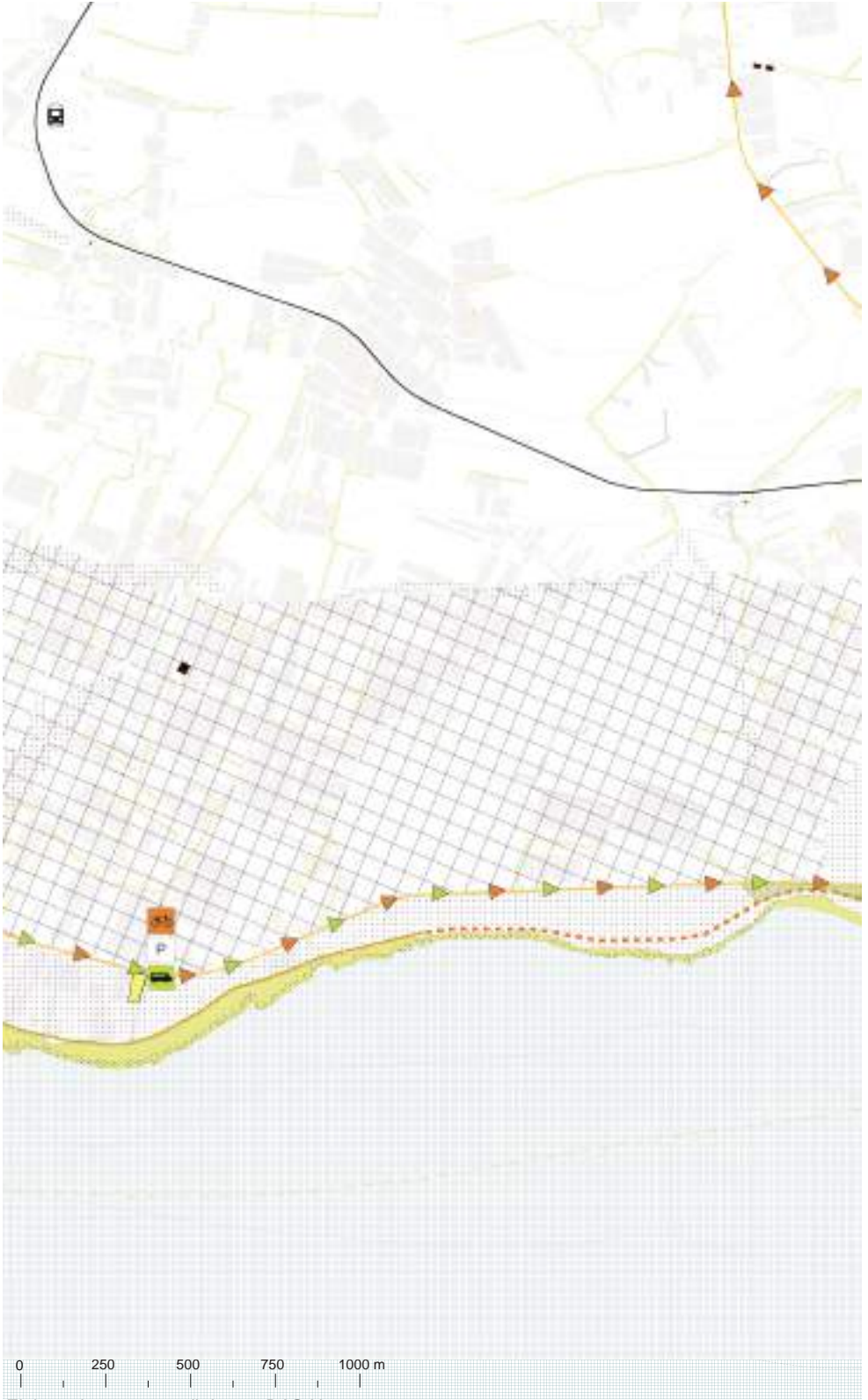
Elaborazione gruppo di ricerca DASStU





Elaborazione gruppo di ricerca DAStU

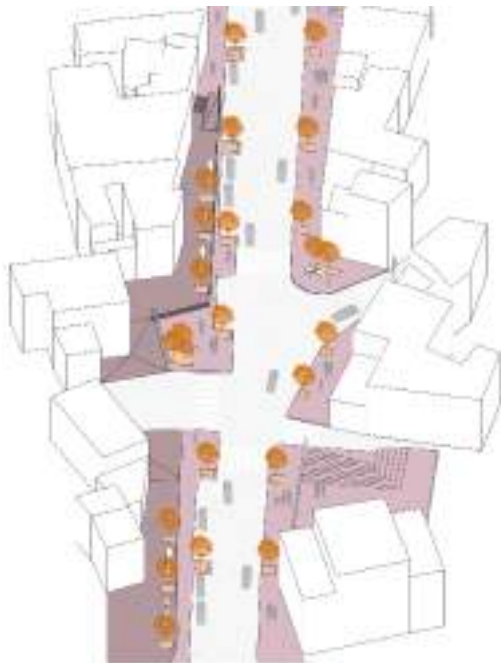




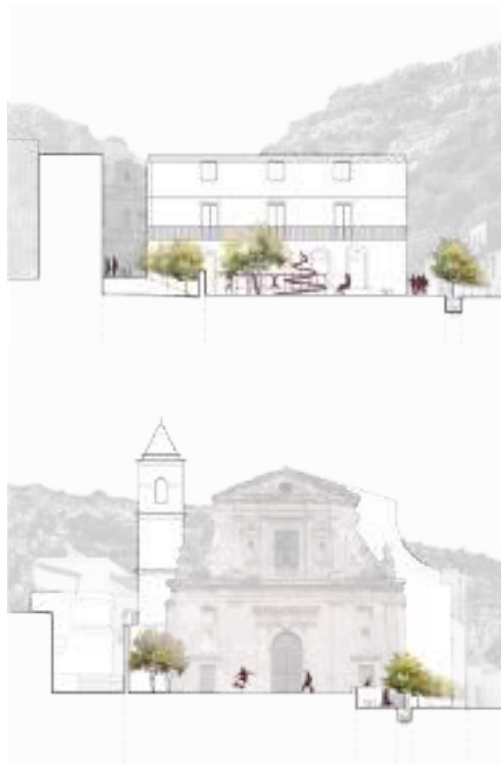
Elaborazione gruppo di ricerca DAStU



02 esempi pilota



Razionalizzazione delle cave di Santa Maria La Nova e San Bartolomeo. Esempi.





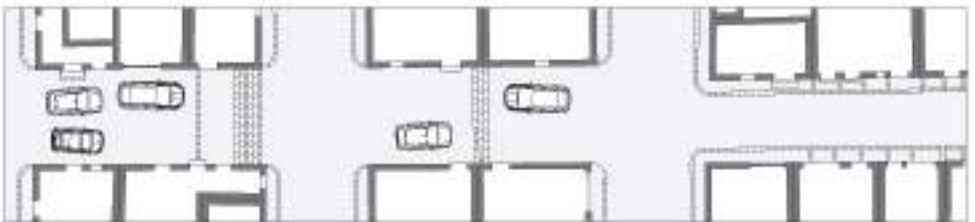
elaborazioni di Grazia Romano · Roberto Ruggiero · Francesca Scarpati

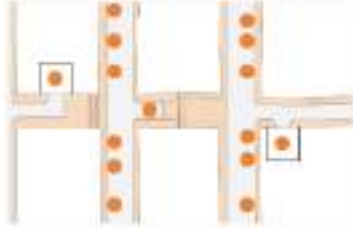
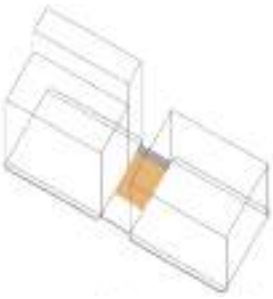


Riqualificazione "vanedde" e Play street quartiere Fatima



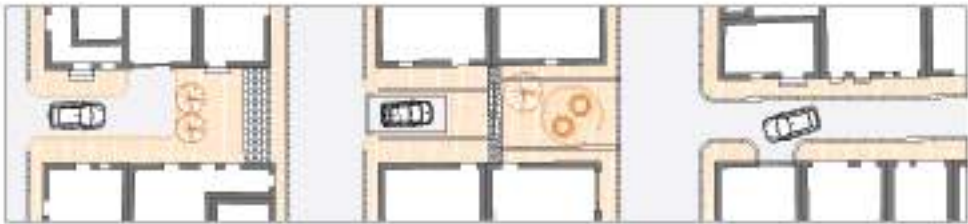
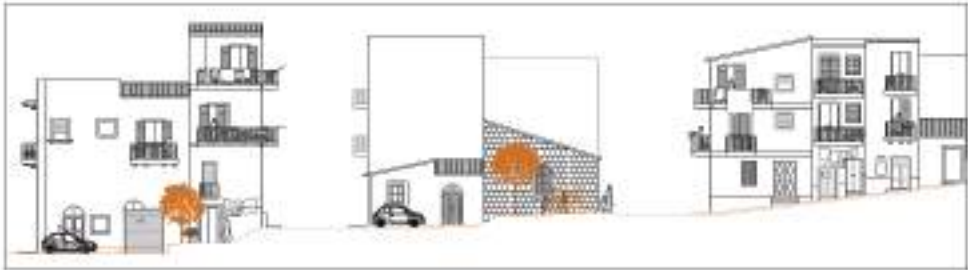
266



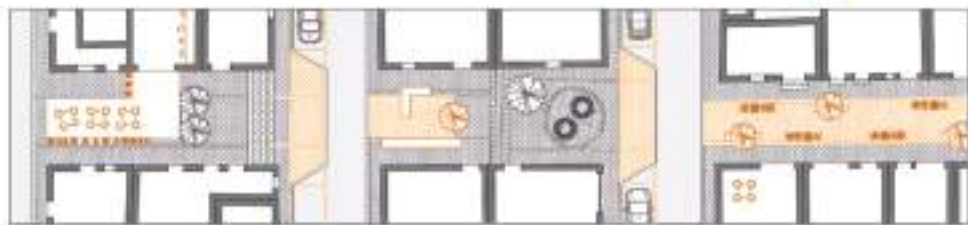


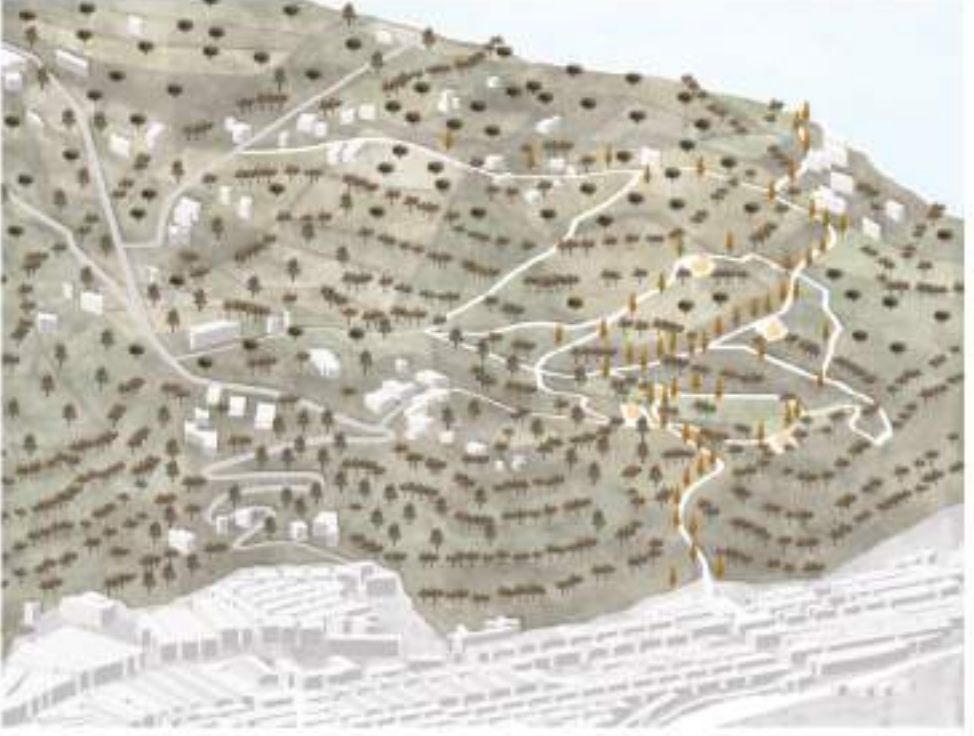
- SPAZZI PUBBLICI ACCESSIBILI
- PARCHeggi

Elaborazione di Laura
Martinelli - Chiara
Mazzola - Virginia Novi



- INTERVENTO FASE 1
- INTERVENTO FASE 2





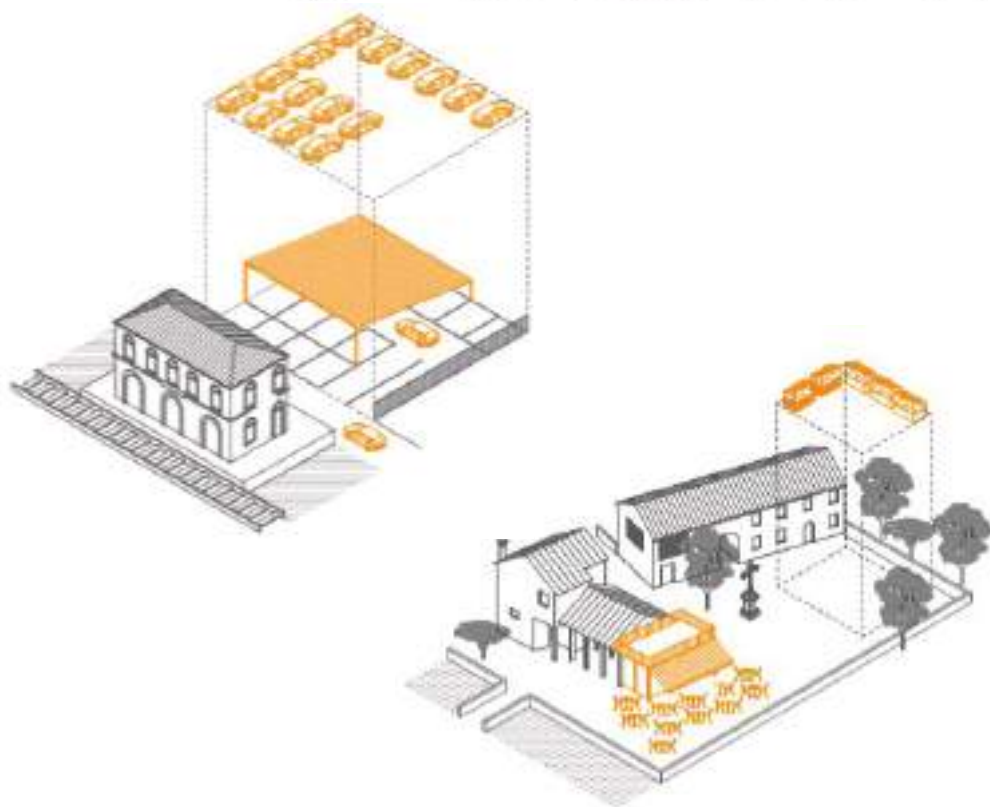
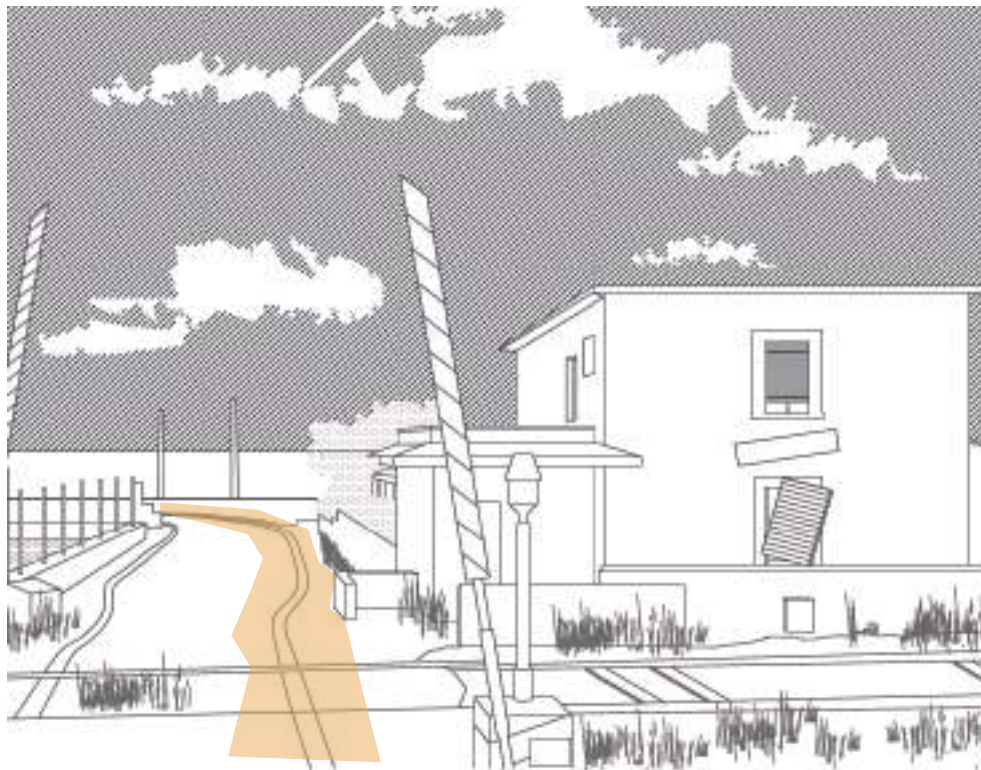
Sistema strade bianche tra C.da Zagarone, e Sampieri

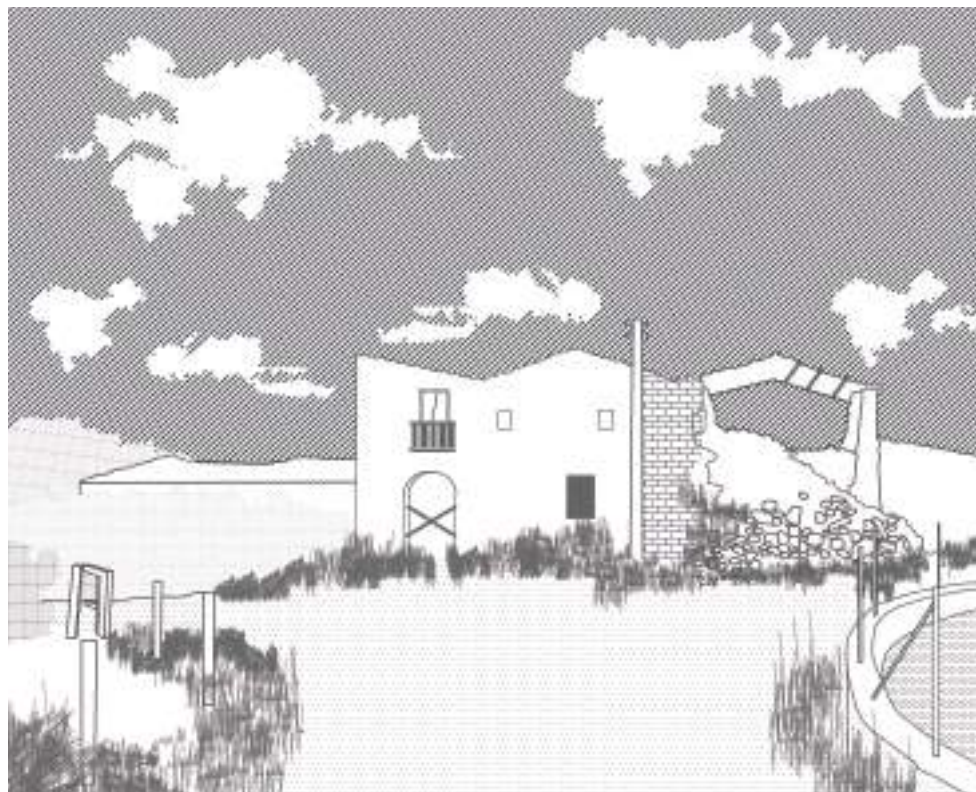




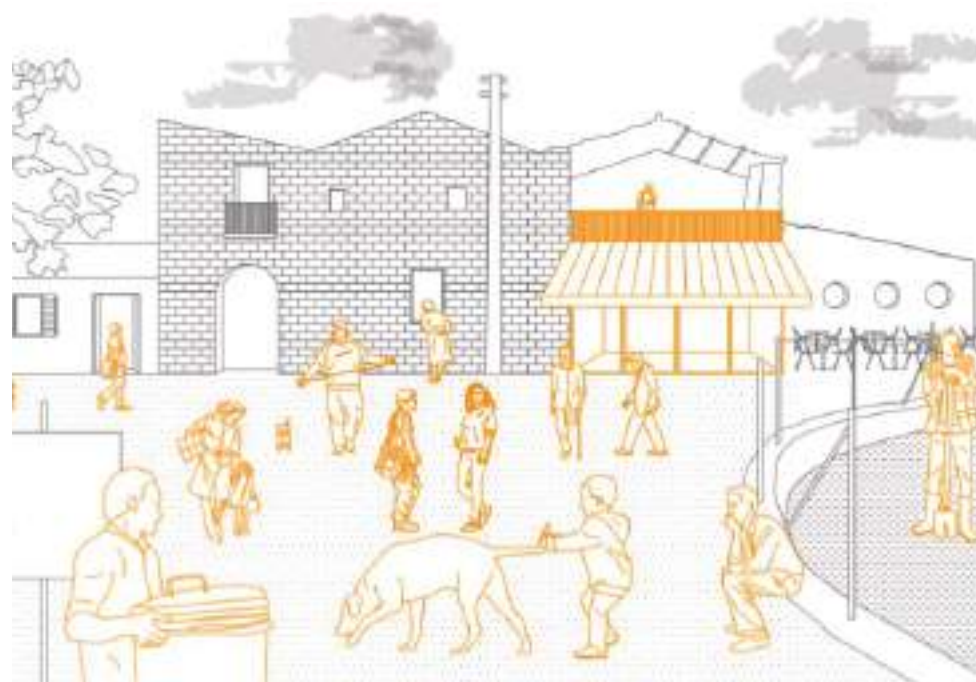
*Elaborazione di Guglielmo
Campeggi, Enrico Mancadori,
Ulad Mohamed Ali*







271



Documento di indirizzi_DASTU

Scicli rigenera



Piazza Mediterraneo, Cava D'Aliga

Scicli Inclusiva

5.4 Scicli Inclusiva

Scicli inclusiva è lo scenario che inquadra le dotazioni pubbliche in relazione all'abitare.

Risulta evidente dalla configurazione attuale della città, che l'espansione e l'attuazione del Piano vigente è in gran parte avvenuta per iniziativa privata e a vantaggio di tale iniziativa, laddove l'iniziativa pubblica e la dotazione di servizi pubblici sono spesso state in secondo piano. Questa disparità si legge in tutte le parti di città e soprattutto nelle borgate. In particolare, nella città più recente che gravita intorno ai centri urbani consolidati, è stata spesso disattesa la realizzazione degli standard prevista dal Piano a favore dell'attuazione dei complessi edilizi. All'interno di queste parti di città, nella gran parte dei casi, gli spazi aperti – quasi sempre ancora di proprietà privata – versano in uno stato di abbandono e degrado. Riquilibrare e rendere accessibili tali dotazioni può essere la chiave per ricostruire una nuova identità dei quartieri, ristabilendo al contempo, un rapporto adeguato tra spazio pubblico e spazio privato.

Il nuovo strumento di pianificazione potrà porre le basi per una fondamentale reinterpretazione dello "standard" urbanistico¹¹⁸. Il superamento della natura quantitativa degli standard urbanistici è in discussione da molti anni. Nella pianificazione urbana si possono registrare numerosi tentativi di una integrazione dei fattori quantitativi con altri qualitativi, che tuttavia solo marginalmente hanno messo in discussione il fondamento quantitativo dello strumento. A dispetto della scarsa qualità progettuale che connota spesso la realizzazione degli standard, essi hanno tuttavia rappresentato - e rappresentano ancora - una componente fondamentale del "fare città", poiché sono stati in grado di preservare comunque spazi di equità e di garantire gli interessi collettivi, cosicché oggi sono spesso spazi disponibili ad una operazione di rigenerazione e di riscrittura della città pubblica. Conservare gli spazi da destinare a progetti per la collettività è una azione necessaria, tanto più in una società sempre più individualistica, quale l'attuale. La qualità ottenibile attraverso gli standard o le dotazioni collettive è legata spesso alla capacità di far interagire il Piano e i singoli progetti e bilanciare le azioni private

273

118 La Regione Emilia-Romagna, contenuta nell'Allegato AV della Legge 20/2000, sostituisce il concetto di "standard" con quello di "dotazione territoriale" e recita infatti: "Le dotazioni territoriali ed ecologico ambientali sono l'insieme delle attrezzature, opere e spazi attrezzati pubblici o di pubblico interesse che rendono 'urbano' un sito e che ne determinano la qualità. Qui lessicalmente, si fa riferimento al concetto di qualità.

con gli interventi a carattere pubblico. È il piano, tuttavia, che deve integrare quantità e nuove funzioni entro disegno complessivo che ha ambizioni di qualità. La strategia minimale proposta da questo scenario richiede specifici incentivi fiscali, un uso mirato degli oneri di urbanizzazione, un impiego innovativo dei sistemi di perequazione e di delocalizzazione di un territorio parzialmente degradato sul piano ambientale e della qualità urbana e paesaggistica. La manutenzione del territorio diviene sempre più bonifica e rigenerazione ambientale. Trovare le risorse necessarie per tale fine non sarà facile¹¹⁹.

Gli obiettivi generali legati allo scenario Scicli inclusiva sono:

- **Stop al consumo del territorio:** l'obiettivo di limitare il "consumo di suolo" è centrale corrisponde ad un principio di salvaguardia ambientale e alla necessità di spingere con forza nella direzione della rigenerazione del territorio esistente. Non si prevedono dunque nuove aree edificabili.
- **Verifica dell'attualità delle previsioni edificatorie del Piano vigente:** si prevede lo stralcio, la conferma, la ripermimetrazione o ricollocazione delle previsioni inattuatae per gli ambiti residenziali soggetti a piano attuativo. Le aree edificabili confermate o ricollocate, saranno indirizzate esclusivamente a risolvere problemi locali rispetto all'inefficacia delle previsioni in atto o per prese d'atto di edifici esistenti rientranti più coerentemente nel sistema edificato che in quello agricolo.
- **Sostenere la riqualificazione e la rigenerazione urbana:** è il naturale contraltare della politica di contenimento delle nuove urbanizzazioni e di tutela del territorio agricolo. Fondamentale pertanto creare le condizioni per la riqualificazione e il riutilizzo del patrimonio edilizio esistente
- **Il margine come centralità. Ridefinizione dei margini urbani.** La relazione tra aree urbanizzate e territorio agricolo deve essere soggetta a una particolare attenzione volta a contenere l'erosione del suolo agricolo e degli spazi aperti
- **Favorire la costituzione di residenze sociali e il co-housing:** si indica per tutti i piani attuativi la quota di un 25% per affitto a canone concordato o cessione a titolo gratuito da destinare ad ERP o *social housing*.
- **Residenza per gli edifici ricadenti in zone agricole già prevalentemente residenziali:** per quanto riguarda gli edifici che attualmente ricadono nelle zone agricole, nella logica del sostegno al recupero del patrimonio edilizio esistente in

particolare quando già ospita residenza, è ammesso il recupero ad uso residenziale dell'intera superficie utile netta esistente.

- Raccordare il sistema dei servizi pubblici con l'assetto urbano: è necessaria una verifica dell'attualità delle previsioni delle zone per servizi non attivate e, se ancora attuali, è indispensabile delineare strumenti per la loro attivazione. Per alcune di queste aree si rileva la necessità di rivederne la perimetrazione o la classificazione, con particolare riguardo a zone su cui oggi insistono nuovi edifici.

- Individuazione di aree da assoggettare a interventi di recupero urbanistico: tra le zone da assoggettare a interventi di recupero urbanistico oltre a quelle previste dal PRG vigente, che vengono confermate, si indicano anche altri ambiti di rigenerazione con valenza un po' diversa. Nelle prime zone, quelle confermate e in parte riperimstrate, si può prevedere una riclassificazione che mira alla prospettiva della costituzione di una vera e propria parte di città. La progressiva riqualificazione delle parti comuni e la realizzazione di servizi, potrà avvenire, anche attraverso un riequilibrio tra edifici condonati e non condonati, non più per "comparti", ma attraverso una valutazione dei singoli casi. Le nuove aree di recupero (o rigenerazione) aggiunte si trovano nella fascia costiera, e sono particolarmente delicate per la presenza di una quota di residenza che convive con la realtà produttiva insediata e che presentano un potenziale turistico. In queste aree, strategiche per posizione ma di scarsa qualità – talvolta miste a interventi abusivi – sono previsti cambi di destinazione d'uso, demo ricostruzioni, dal ruolo esemplare e dimostrativo, attraverso progetti unitari (pubblico-privati) di comparto. La riqualificazione passa attraverso interventi ordinari ma costanti, che garantiscono pulizia, manutenzione delle strade e sicurezza ai quartieri. L'intervento di valorizzazione delle aree periferiche ipotizza anche l'attuazione di un piano del colore che renda godibile anche sul piano estetico i quartieri decentrati.

5.4.1 La città dei quartieri

I contesti individuati derivano dal riconoscimento di parti urbane significative per i loro caratteri strutturali e i valori che sanno esprimere (vedi cap. 3 contesti). I contesti cercano anche di tener conto del processo formativo e di crescita del complesso urbano. Alla base della strategia Scicli inclusiva c'è una lettura analitico-progettuale della città per quartieri come strumento di verifica e programmazione dei servizi. L'identificazione dei quartieri che compongono le diverse realtà della città vuole mettere in evidenza le specificità dei singoli quartieri che vengono nominati e riconosciuti dai cittadini come parti di città, da percorrere a piedi. In ciascuno di essi è opportuno che vi sia un servizio o un attrattore di vita collettiva, o quantomeno che il quartiere sia in immediato contatto, così che nessun luogo dell'abitare sia privo di una qualche forma di riconoscibilità nei confronti dell'intera compagine urbana, che nessun quartiere sia totalmente chiuso in se stesso. Ciò è tanto più importante nel momento in cui si vuole rafforzare la dimensione locale dell'abitare.

- **I centri antichi** vengono nominati e riconosciuti come parti di città da percorrere. Si vuole soprattutto evitare che siano considerati come manufatti immobilizzati dalla storia, ma che siano piuttosto reinterpretati secondo le esigenze contemporanee dell'abitare. Ciascuno nucleo è a contatto o include almeno un servizio attrattore. I servizi sono quasi tutti esistenti ma necessiteranno di una funzionalizzazione o riqualificazione – scuole, monumenti, spazi pubblici. Soprattutto è da prestare ogni cura perché i servizi caratterizzanti non abbandonino i nuclei storici – in particolare le scuole. L'implementazione di nuovi servizi viene effettuata come un'agopuntura urbana all'interno dei tessuti compatti e articolati e riguarda in particolar modo: il sistema della sosta e dei nodi di interscambio, una revisione delle dotazioni a servizio delle scuole, i parchi urbani, la rigenerazione dei margini urbani e degli spazi pubblici esistenti, infine la ri-funzionalizzazione dei edifici di pregio.

- **La città del Novecento**, ovvero la città compatta degli ultimi 150, ha caratteri ben definiti, ma che presenta situazioni di pregio accanto ad altre di maggior degrado. Si configura per una densità abitativa non difforme dalla città storica e una trama viaria di impianto regolare, seppur presenti momenti di disaggregazione e revisione della struttura dello spazio pubblico a partire dalla griglia. Si ribadisce lo storico uso della strada come spazio pubblico e di socializzazione (*play-street* e recupero dell'idea di «vanedda» soprattutto nelle strade a sezione ridotta) attraverso una diversa distribuzione delle aree per la sosta e delle aree pedonali.

- **La città "per addizione"**. Nella periferia consolidata, ovvero nelle aree residenziali che rappresentano l'espansione recente della città e che comprende i

quartieri popolari e i differenti comparti sorti secondo la programmazione del piano vigente, la dotazione di spazi aperti è spesso sovrabbondante ma di scarsa qualità. Si tratta di agglomerati urbani realizzati per progetti unitari in cui è molto difficile riconoscere una uniformità del tessuto abitativo. Alle larghe distese di asfalto che caratterizzano questi luoghi dell'abitare corrisponde una carenza di servizi urbani all'interno o nei pressi dei singoli complessi residenziali. Per questi spazi si prevede una generale e strategica riqualificazione: talvolta sottraendo superfici all'asfalto e utilizzandole per costruire giardini e aree verdi, talvolta recintando e sottraendo alle auto spazi generici mettendoli a disposizione dei residenti e soprattutto dei bambini. In questa parte di città c'è ancora una residua capacità insediativa, che sarà utile per completare le lottizzazioni residenziali, favorendo l'*housing* sociale, per completare i servizi previsti dal precedente piano e infine per prevederne di nuovi.

- **Città "lotto pe lotto":** la città in via di consolidamento, ovvero il tessuto a maglie larghe che senza soluzione di continuità si è sviluppato a partire dalle trame della città più compatta. E' caratterizzata da una struttura urbana il cui patrimonio edilizio risale prevalentemente agli ultimi 60 anni, con tipologie edilizie eterogenee, spesso difformi da quelle che hanno connotato la storia della città. Già oggetto di piano di recupero nel piano Portoghesi, sono parti "nominate" dai cittadini che le riconoscono come luoghi dell'abitare appartenenti ad un territorio più vasto: C.da Zagarone, C.da Genovese, la collina dell'Ospedale, alcune zone costiere. Queste aree tendono a costituirsi come nuovi quartieri ma sono attualmente carenti di servizi, anche di base, e infrastrutture. La rigenerazione di queste aree deve porsi come obiettivo un sostanziale miglioramento delle opere di urbanizzazione e dei sottoservizi ed un recupero in chiave urbana degli elementi del paesaggio circostante. L'ambizione deve essere di trasformare queste ormai non più riconoscibili come aree agricole, in quartieri urbani che si pongano come parti di città a tutti gli effetti ma che sappiano fare il miglior uso degli elementi di paesaggio ancora esistenti. Nella definizione dei criteri per la rigenerazione urbana va posta particolare attenzione alle logiche insediative che hanno prodotto e ancora producono tali insiemi di abitazioni. E' opportuno distinguere tra costruzioni abusive condonate e non condonate, prestare attenzione al rapporto con la topografia, al perdurare di suoli produttivi, e infine alla presenza di strade bianche che possono costituire un valore e un punto di attacco per un progetto di ridisegno e riqualificazione, benché siano spesso percepite dagli abitanti come un segno di degrado, testimonianza di una non completa adesione all'ambiente urbano.

- **Borgate marine:** nelle borgate marine si incontrano tutte le condizioni sopra descritte e riportate anche nello scenario Scicli produttiva.

5.4.2 La struttura dei servizi

La situazione attuale pone in evidenza una concentrazione di servizi amministrativi, scolastici, socio – sanitari e commerciali nel nucleo urbano, inducendo una completa dipendenza delle frazioni; un fenomeno per altro già osservato, a suo tempo, dal piano oggi vigente. Negli anni si è assistito invece ad un riequilibrio tra il centro di Scicli e il quartiere di Jungi, oggi più ricco di servizi sportivi e scolastici. Gli scenari ipotizzati mirano ad una logica di redistribuzione e differenziazione territoriale con l'obiettivo di limitare la dipendenza dal centro maggiore e rafforzare la struttura degli insediamenti minori.

Lo scenario Scicli Rigenera riconferma in linea di principio, modificandone o ampliandone in parte le perimetrazioni, i servizi esistenti e quelli previsti dal precedente P.R.G. vigente, che si è ritenuto opportuno mantenere sia per posizione strategica che per il rispetto degli standard di legge. Per ciò che concerne le frazioni di Donnalucata, Sampieri e Cava D'Aliga, pur con necessarie variazioni, le aree a servizi già previsti nel piano vigente sono pressoché confermate.

5.4.3 Il progetto dei margini e l'attrattività dei quartieri

Lo scenario Scicli inclusiva propone dunque di agire attraverso una diffusione e redistribuzione di servizi attrattivi, capaci di costruire centralità all'interno delle parti marginali e degradate della città, laddove oggi la maggior parte dei luoghi di interesse si trova concentrata tra la via Francesco Mormino Penna e via Aleardi. A questo scopo lo scenario evidenzia la relazione che ogni quartiere intrattiene con il suo retro, rappresentato di norma dai colli o dalla fiumara. Questi ambienti, oggi negletti ma di grande valore, possono essere ridisegnati e trasformarsi in servizi per la collettività: paesaggi e luoghi collettivi che aumentano la qualità dell'abitare. Così il quartiere di S. Giuseppe può caratterizzarsi come accesso al colle della Croce supportando le numerose occasioni di rigenerazioni esistenti. Allo stesso modo: il quartiere di S. Nicolò-Biblioteca e quello di Santa Maria la Nova potranno "aprirsi" alla collina del Rosario (C.da Spana); il quartiere di Bartolomeo al colle di San Matteo; i quartiere di Fatima-Primo Maggio e di Zagarone gravitano intorno alla collina Imbastita; il sistema di quartieri S. Nicolò (scuole), di via Colombo-Ospedale, della Stazione, di Jungi e di C.da Genovese comunicano con il sistema ambientale della fiumara.

Parco urbano di S. Antonino

Il rudere del convento francescano di S. Antonino, si trova sulla sponda destra della Fiumara Modica-Scicli nel quartiere dell'Ospedale. Il complesso francescano è una delle testimonianze più importanti di architettura prebarocca. Qui è riconfermata

la realizzazione di un parco urbano che sia in grado di valorizzare il rudere, e garantire uno spazio molto verde e ombreggiato, del quale la città necessita; uno spazio pubblico che contemporaneamente risponda ai criteri di messa in sicurezza rispetto al vincolo idrogeologico della fumara, un tema da affrontare attraverso la progettazione di spazi pubblici in grado di dialogare con l'acqua, piuttosto che immaginando opere idrauliche invasive incapaci di dialogare con il paesaggio.

Margine San Giuseppe - Altobello

Il margine urbano del denso quartiere di San Giuseppe, in pieno centro storico, si appoggia sul costone roccioso del colle della Croce. Come una grande parte del centro storico, anche S. Giuseppe è un quartiere a carattere chiaramente pedonale. Ciononostante l'alta densità abitativa e le poche vie percorribili in automobile fanno sì che lo spazio aperto sia saturato dalle auto. Il margine urbano di Altobello, oggi degradato e dal potenziale nascosto, offre possibilità di riqualificazione a più livelli. Un bordo di piccolissime case oggi in stato di abbandono e degrado si affacciano sulla roccia e sul poco valorizzato percorso "altobello". Questo percorso, se riqualificato può connettere e dare impulso a diverse luoghi di attrazione già presenti nel quartiere, che sono da tempo in corso di rifunzionalizzazione, come ad esempio la collina della Croce e il suo Convento. Questa struttura oggi in attesa di una destinazione d'uso si presta a funzioni di ospitalità e/o centro eventi e congressi. Nei pressi del Convento, si trova anche l'ex cava che ha oramai le sembianze di anfiteatro. A questi si aggiungono la villa Penna, utilizzata ultimamente per alcuni eventi temporanei, e che l'amministrazione intende destinare ad un centro per associazioni giovanili e la scuola elementare storica con la sua palestra e spazi esterni da reinventare ed infine la chiesa di San Giuseppe.

279

Parco urbano lineare "la fumara alta"

In linea con le indicazioni del Piano vigente, ma con un disegno leggermente diverso, il presente scenario riconferma la realizzazione di un parco lineare di margine a servizio delle residenze costruite lungo il bordo della fumara e del quartiere di Jungi che non ha, ad oggi, spazi aperti verdi e ombreggiati. Questo spazio di notevole potenziale paesaggistico e per alcuni tratti ormai eroso dalle costruzioni, si presta ad ospitare una passeggiata ombreggiata, alcuni punti di sosta-belvedere e di accesso alla Fiumara.

5.4.4 Progetti di suolo

La rigenerazione dello spazio urbano di Scicli richiede un forte impegno dell'amministrazione in un esteso "progetto di suolo"¹²⁰. Ciò implica un deciso cambio di prospettiva. Il suolo non è solo lo spazio esterno agli edifici - lo spazio "tra" - da qualificare attraverso un disegno tecnico appropriato e attento ai rapporti con il contesto, ma piuttosto esso va oggi inteso "nel suo spessore di supporto, di infrastruttura che sostiene l'insediamento urbano, l'affermarsi dei processi produttivi, il dispiegamento delle reti materiali e immateriali" e che oggi a nostro avviso deve diventare "infrastruttura ambientale", indispensabile per l'equilibrio della vita urbana, talvolta anche interventi di "scarnificazione" del suolo e di una sua restituzione al sistema del verde. Nel caso di Scicli, è visibile nella città costruita più recentemente, la tendenza ad una progressiva e rapida impermeabilizzazione dei suoli e dei percorsi rurali, un eccesso di superfici asfaltate, realizzati dall'amministrazione pubblica o da operatori privati. Alla generale riduzione di suolo drenante, già di per sé problematica per la difficoltà che crea nella gestione delle acque meteoriche - soprattutto quando non corrisponda ad un preciso progetto di canalizzazione e smaltimento, si aggiunge che tali superfici d'asfalto spesso realizzate con scarse risorse o in modo "amatoriale", deperiscono in pochissimo tempo tramutandosi in infrastrutture pericolose e fatiscenti.

280

Play street e urbanistica tattica

Nell'ultimo decennio, in diverse realtà internazionali, europee e italiane¹²¹, per far fronte alla carenza di risorse da investire in infrastrutture e servizi di pubblica utilità, amministrazioni o gruppi di cittadini hanno elaborato modi creativi, informali, talvolta 'imprenditoriali' di riorganizzare lo spazio collettivo. Si sono così affermate pratiche urbane e forme alternative di rigenerazione "dal basso": spesso organizzate con atteggiamenti "tattici" con opere a basso costo, o autoprodotte, che hanno permesso di rigenerare e trasformare progressivamente parti di città con interventi che possono essere considerati poco più che allestimenti o opere di manutenzione mobilitando risorse inaspettate da parte dei cittadini anche senza specifiche professionalità.

Questi tipi di approccio rispondono ad alcuni bisogni della città, soprattutto in termini di riconquista dello spazio e di sperimentazione o acquisizione di nuove pratiche d'uso, attraverso realizzazioni molto leggere e flessibili, spesso transitorie

120 Il progetto di suolo nei termini in cui ha iniziato a parlarci Bernardo Secchi, dal 1986

121 In particolare si fa riferimento in Europa alla ricerca consolidata dei primi Topotek1 in Germania o agli esperimenti di Saragozza con gli spazi recuperati 'Esto no es un solar', in Italia, ai romani Orizzontale e T-Spoon, o ai casi milanesi del Giardino delle Culture, della Cascina Cuccagna e dei più recenti casi di urbanistica tattica condotti dal Comune di Milano. Tratto da C. Nifosi, *Una piazza come anticipazione di una nuova visione per Romano di Lombardia*, Territorio 93/2020.

o molto meno durevoli rispetto a quelle realizzate tradizionalmente nelle nostre città. Tali modelli di intervento potrebbero essere letti come una parziale rinuncia al progetto urbano strutturato e duraturo, tuttavia riteniamo che essi possano essere interpretati piuttosto, per diverse ragioni, come utili tentativi di adattamento ad alcune sfide della realtà urbana contemporanea. Gli interventi “tattici” permettono a politici e tecnici di agire nell’immediato e proporre migliorie con una bassa percentuale di rischio. Il potenziale di queste tecniche a basso costo consiste nello sperimentare e progressivamente consolidare misure che potrebbero a prima vista apparire poco gradite o inaccettabili ai cittadini, ma che possono essere più facilmente apprezzate se appaiono, in prima istanza, transitorie. La temporaneità diviene parte integrante del progetto, consente di anticipare un diverso funzionamento dello spazio della città e coinvolgere i cittadini nel costruire la qualità della trasformazione. Una accresciuta imprevedibilità delle dinamiche urbane e territoriali che caratterizza la città contemporanea rende spesso deboli le previsioni di lungo termine che si materializzano nell’arco di decenni, e molto spesso quando le condizioni di contesto sono completamente mutate¹²². Al contrario tali forme di costruzione “tattica” garantiscono un’efficacia immediata, nella condizione presente, sia pure su interventi di dimensione spesso ridotte e locali. Il successo di questi interventi è assicurato da un buon coinvolgimento della cittadinanza nel processo di realizzazione, attivazione e gestione degli spazi. Si suggerisce di sperimentare questo tipo tecniche anche presso l’area artigianale di Zagarone, da tempo usata come circuito per lo sport. Il disegno delle pavimentazioni con un anello da corsa, la segnaletica per la preparazione atletica e gli esercizi a corpo libero, potrebbero risultare di facile realizzazione e dare una immediata dimostrazione delle possibilità di rigenerazione dello spazio pubblico che non entra direttamente in conflitto con la mobilità carrabile.

281

Recinti aperti e *clustering* - Progetto pilota palazzine

Una proposta di metodo, specifica e puntuale indirizzata alle parti di più recente edificazione riguarda l’introduzione nei progetti di rigenerazione di un nuovo principio di aggregazione (*clustering*) per progetti unitari di parti della città esistente, che coinvolga i cittadini nell’uso e nella cura dello spazio aperto circostante alle proprie abitazioni. In particolare è possibile immaginare specifici accordi di cessione o di concessione d’uso, ne caso si tratti di suoli pubblici, che possono riguardare spazi stradali ridondanti o suoli abbandonati. Un nuovo

122 Il successo di alcune di queste sperimentazioni dovrebbe portarci a osservare maggiormente anche le condizioni di contesto entro le quali esse sono state realizzate e hanno funzionato (condizioni sociali, economiche, fisiche e immateriali presenti al contorno). Poiché forse, la riuscita o meno di progetti transitori è strettamente legata sia alle condizioni di stabilità del contesto sia alle previsioni future.

accorpamento di tali ritagli di spazio urbano consentirebbe di definire progetti di rigenerazione del suolo nei quartieri oggi caratterizzati da uno vago, spesso frammentato in aree di piccole dimensioni e differente pertinenza accostate tra loro. Spazi generici e difficilmente appropriabili. Al contrario un vasta quantità di spazi sottratti all'asfalto possono essere ripensati attraverso nuove aggregazioni, pubbliche e private, per progetti unitari. Lo spazio incluso "tra le abitazioni" la cui manutenzione è oggi a carico dell'amministrazione pubblica, può essere delimitato e accorpato ai complessi residenziali, gruppi di edifici o singoli edifici, tramite proposta di comparto per il loro uso e gestione. Questo tipo di intervento è possibile, ove non costituisce intralcio per la mobilità e può anche essere una buona base per un ripensamento della mobilità locale nei quartieri che ne aumenti specificità e sostenibilità.

Scuole aperte

Come in molti altri contesti italiani, la priorità delle strutture scolastiche di Scicli riguarda la messa in sicurezza e una loro riqualificazione dal punto di vista energetico e funzionale. Ad ogni modo le scuole ancora oggi, possono svolgere un ruolo determinante nei processi di rigenerazione urbana o più semplicemente, agendo per prossimità con altri elementi della città, possono contribuire sensibilmente a generare una migliore qualità nella vita dei quartieri. Le scuole sono spazi pubblici a tutti gli effetti regolati e strettamente connessi alle attività di formazione che vi si svolgono. Già da tempo e in diverse realtà internazionali e nazionali l'uso degli spazi scolastici e di loro pertinenza sono stati riprogettati come occasione per coinvolgere fasce più estese della cittadinanza. La pratica più consolidata consiste nel concedere, in orari extra-scolastici alcuni degli spazi della scuola ad associazioni che organizzano attività sportive o culturali. Gli esperimenti più innovativi degli ultimi anni riguardano: "la possibilità di aprire gli spazi delle pertinenze scolastiche a tutta la cittadinanza considerandoli parte del patrimonio di playground e spazi pubblici urbani ¹²³", ciò comporta talvolta un loro parziale ridisegno secondo processi di progettazione partecipata; la capacità di "fare rete" tra istituzioni scolastiche e "comunità educanti" attive con l'intento di ampliare l'offerta formativa delle scuole stesse¹²⁴. Le scuole sono anche al centro di una serie di interventi proposti nello scenario Scicli connessa e accessibile. Diversi Piani della mobilità sostenibile, oltre all'ampliamento delle zone 30", hanno previsto percorsi ciclo-pedonali sicuri casa-

123 Da: "Oltre il recinto: tornare a scuola con una prospettiva urbana", di Cristina Renzoni e Paola Savoldi. Le due ricercatrici citano l'esempio significativo di "Cortili Scolastici Aperti, condotta da ITER (Istituzione Torinese per una Educazione Responsabile) – Città di Torino, che da anni coordina una serie di progetti pilota che prevedono non solo l'apertura al pubblico dei cortili al di là degli orari scolastici" (C.Renzoni, P. Savoldi, 2020).

124 Ad esempio i "Patti educativi territoriali" su modello del Municipio 8 del comune di Milano e il progetto Scuole Aperte 2.0 del Comune di Milano (C.Renzoni, P. Savoldi, 2020).

scuola o aree di pedonalizzazioni temporanee in prossimità di tutti gli edifici scolastici anche come approdo sicuro per lo scuolabus e i mezzi pubblici.

Riuso-funzionalizzazione di edifici monumentali e dismessi

Il riuso di alcuni complessi edilizi ,parzialmente già previsto, dovrà essere implementato nei prossimi anni in base alle disponibilità dell'amministrazione e alla sua capacità di reperire fondi europei: si tratta del riuso a fini socio-culturali dei complessi della Villa Penna, del Convento della Croce, di San Matteo e dei suoi bassi, del Convento del Carmine come prossimo museo di arte contemporanea e della Scuola di Scicli; e ancora del Convento di S. Antonino e di una parte del complesso ospedaliero Busacca, della Fornace Penna. Tra le architetture più recenti citiamo l'ex macello e l'ex depuratore. Si cita qui come servizio di interesse generale anche l'Ospedale di Scicli, parzialmente in disuso e da ridestinare a nuove funzioni preferibilmente di carattere socio-sanitario. Dalla fase di ascolto è più volte emersa la necessità di dotare la città di un luogo dove poter svolgere congressi. Come per le scuole, anche nel caso dell'ospedale, è ipotizzabile di "aprire" maggiormente gli spazi pertinenziali o parte delle strutture per la riabilitazione e/o accoglienza, ad un uso pubblico. Da considerare in questo senso anche il turismo della terza età e l'ipotesi di prevedere in alcuni di questi "contenitori" servizi di assistenza per la terza età come Residenze sanitarie assistite, ambulatori da associare eventualmente a percorsi di formazione (badanti e infermieri) per donne, giovani, migranti.

283

Servizi di interesse generale

Tra i servizi di interesse generale nel territorio comunale si confermano rispetto ai servizi previsti e non ancora attuati del Piano vigente i seguenti servizi: riqualificazione del porto peschereccio - turistico a Donnalucata; di un approdo (ingegneria leggera) per imbarcazioni di piccola dimensione a Sampieri e presso torrente il Corvo.

Rispetto al Cimitero cittadino, recentemente ampliato, si segnala la necessità urgente di mettere a dimora le alberature previste. Per quanto riguarda le passeggiate previste nelle borgate, si integra questa previsione con il più ampio progetto di parco lineare costiero di via del mare e della relativa pista ciclabile costiera.

Centralità nelle borgate

Nelle borgate costiere si mira a costruire un sistema continuo di spazi pubblici protetto ed esteso. A questo scopo si propone di ridisegnare i margini urbani, laddove le borgate tendono a perdere la propria configurazione compatta e disperdersi nella campagna. Un ruolo decisivo è assegnato al ridisegno degli ingressi alla città, marcandoli attraverso l'inserimento di un doppio filare alberato lungo le strade di accesso, la cui sezione viene a questo scopo rimodellata. Allo stesso tempo, si prevede

di realizzare nuove centralità diffuse e valorizzare quelle esistenti. In particolare, si intende mantenere quasi invariato il numero delle aree previste per servizi collettivi, anche in considerazione del numero ridotto di espansioni edilizie previste per il completamento e la riqualificazione del tessuto esistente. Gli obiettivi strategici per questa parte di territorio si concentrano (come già illustrato nello scenario Scicli Verde) sulla riqualificazione della fascia costiera che persegue la protezione degli elementi naturali, realizzazione del percorso ciclo-pedonale litoraneo e la riqualificazione del lungomare tanto nei tratti urbani che al di fuori dei centri, tali obiettivi hanno un ruolo estremamente rilevante anche nella costruzione dello spazio pubblico e della più generale attrattività e inclusività delle borgate. In aggiunta a tali obiettivi prioritari si propone di concentrare l'attenzione sulla rigenerazione di alcuni tessuti e sull'incoraggiamento e protezione delle attività, di servizi e commerciali, all'interno delle borgate.

In particolare a Donnalucata si propone la rigenerazione di alcuni rilevanti ambiti di margine: in primo luogo, il margine nord del borgo, caratterizzato dalla presenza del vecchio mercato ortofrutticolo e di una sequenza di servizi pubblici, viene ripensato come un asse attrezzato opposto e alternativo alla costa e aperto verso il paesaggio rurale; lungo il margine ovest, il futuro parco urbano (attualmente parzialmente attrezzato con il campo di atletica) e il corridoio ambientale tra C.da Dammusi e il cimitero – che in parte sono purtroppo già stati erosi dal tessuto edilizio – dovranno continuare a garantire il rispetto dei corsi d'acqua presenti e il loro defluire verso il mare. A questo scopo è necessario salvaguardare la permeabilità dei suoli e sottolineare la presenza naturale in un luogo già ora deputato ad attività chiaramente collettive. Lungo la costa un grande intervento di rigenerazione urbana include la pista ciclabile che arriva da Playa Grande attraverso il ridisegno della sezione stradale, l'ambito del porto di Donnalucata e del mercato, il lungomare e la spiaggia con interventi di ingegneria naturalistica; verso est, i piani di lottizzazione previsti dal Piano vigente sono in parte riconfermati, ma vengono ripermetrati con l'obiettivo di definire e contenere i nuovi margini urbani tutto a vantaggio della realizzazione di un grande spazio pubblico centrale.

Anche a Cava d'Aliga si prevede come obiettivo prioritario la rigenerazione della fascia costiera, con il percorso ciclopedonale che si innesta sul lungomare per proseguire lungo la Via del mare. Qui, come a Donnalucata, il corso d'acqua che sfocia nei pressi del lido Bruca è stato progressivamente intaccato da edificazioni informali, soprattutto nei pressi della spiaggia; si ribadisce la necessità di un maggior livello di protezione e ed insieme al potenziamento del livello normativo di protezione si sottolinea la necessità di un continuo monitoraggio che impedisca l'edificazione abusiva. Tanto a Cava d'Aliga alta che a Bruca si intende qui riconfermare la previsione

di potenziamento del “centro”. A questo scopo sono proposte alcune ripermetrazioni e la revisione delle destinazioni d’uso degli standard già previsti dal Piano vigente. Questi interventi riconfermano la necessità di potenziare, con un sistema continuo di servizi, le piccole centralità oggi esistenti della scuola, della piazzetta Mediterraneo e della chiesa. A Cava d’Aliga si mette in evidenza il problema attuale degli attraversamenti della strada Provinciale. Un nuovo attraversamento viene previsto in asse con il parcheggio esistente nei pressi del lungomare e in continuità con il nuovo asse servizi – già previsione di piano vigente – tra la chiesa e via Francesca da Rimini. Una serie di interventi strategici per Cava d’Aliga, caratterizzata come “città agricola”, sono ulteriormente descritti nello scenario Scicli Produttiva, nell’ottica proposta da questo studio di una forte integrazione tra gli scenari proposti e in opposizione a ogni forma di setto eccessiva settorializzazione delle strategie di intervento.

A Sampieri, la strategia d’intervento principale prevede l’individuazione di tre piani di recupero unitari pubblico-privato nei punti più delicati e strategici del sistema costiero. In particolare essi riguardano il ridisegno dell’ingresso al borgo da sud est lungo la provinciale, oggi degradato; la rigenerazione/demolizione del villaggio informale interno alla pineta, contestuale ad un progetto di rafforzamento della pineta e infine il recupero e valorizzazione della Fornace Penna. Complessivamente vengono ridisegnati i margini urbani con la nuova perimetrazione delle lottizzazioni inattuata. Ciò consente di effettuare alcuni cambi di destinazione d’uso e di valorizzare il collegamento con la stazione ferroviaria.

285

A Playa Grande, oltre ad una serie di interventi di ingegneria ambientale previsti verso nord ovest lungo il canale e la spiaggia, si prevede l’innesto alla pista ciclabile proveniente da Marina di Ragusa e diretto a Donnalucata; una revisione e ricollocamento di alcune lottizzazioni inattuata e qualche cambio di destinazione d’uso. In particolare è previsto il potenziamento del “nodo” di servizi, già in parte esistente lungo la provinciale, con l’inserimento di attività per la collettività.

5.4.5 Considerazioni su perequazione, compensazione rispetto alla rigenerazione urbana¹²⁵.

Gli strumenti oggi disponibili in Italia finalizzati al reperimento di risorse da destinare al miglioramento e al recupero della città esistente appaiono ancora inadeguati. Nella maggior parte dei casi essi non riescono a coprire neanche gli effettivi costi di

125 Cfr E.Micelli, La città del riuso. Strumenti di gestione e valutazione, novembre 2016; E.Micelli, Perequazione, piano e mercato. I nuovi strumenti di gestione dei piani urbanistici tra opportunità e contraddizioni; R. Camagni, La riforma della fiscalità urbanistica in A. Petretto, P. Latarulo (2016), Contributi sulla riforma dell’imposizione locale in Italia, Carocci, Roma

infrastrutturazione. Siamo dunque ancora lontani dal disporre di un chiaro regime giuridico per la rigenerazione urbana. L'approccio più promettente è quello che segue vie empiriche e sperimentali e successivi tentativi di traduzione normativa. Un approccio, cioè che si basa di volta in volta sulla specificità del tessuto o del manufatto edilizio da rigenerare.

"Intrinsecamente legata alla trasformazione urbanistica dei suoli, la perequazione resta funzionale all'acquisizione delle aree della città pubblica per mezzo di una diversa (e più equa) distribuzione della stessa edificabilità e dunque del valore fondiario determinato dal piano. Dunque la perequazione è uno strumento tendenzialmente poco appropriato nei processi di rigenerazione urbana nei quali si interviene sulla città costruita. Tuttavia interventi di densificazione o all'interno di accordi negoziali tra pubblico e privato potrebbero comportarne l'uso"¹²⁶.

Attraverso la perequazione l'Amministrazione pubblica intende riappropriarsi di una parte del valore determinato con le decisioni di piano. Questo obiettivo viene perseguito in generale recuperando quote di rendita: attraverso i diritti edificatori come strumento di attuazione delle decisioni del piano, che continua comunque a fissare, con qualche margine di flessibilità, localizzazione e forme del potenziale edificatorio; attraverso il trasferimento dei diritti edificatori tra aree che non sono state preventivamente fissate dal piano urbanistico. In questo caso il piano, non si basa sulla predizione dello stato finale dei luoghi ma piuttosto, attraverso gradi di libertà maggiori rispetto alla precedente modalità cercando di ottenere soluzioni di sviluppo più efficienti e convenienti anche per il pubblico. Le coordinate generali degli accordi e il cui coordinamento attuativo sdevono rimanere prerogativa dell'ente locale.

Oltre alle rendite che derivano direttamente dalla tassazione come ad esempio sulla proprietà degli immobili (come ad esempio l'IMU) le modalità di condivisione di costi e vantaggi, presenti in Italia sono tendenzialmente:

- gli oneri di urbanizzazione, cioè l'attribuzione al privato dei costi di infrastrutturazione;
- il conferimento di aree a standard, cioè la destinazione di una parte degli ambiti di trasformazione ad ospitare servizi pubblici (infrastrutture, verde, servizi per la sanità e l'istruzione o di interesse generale...);
- il pagamento di un contributo per la concessione del diritto a costruire entro un piano di trasformazione dettagliato, dove i contributi comprendono oneri di urbanizzazione primaria e secondaria oltre al contributo sui costi di costruzione;
- il pagamento di una tassa per impatti ambientali e pubblici dell'edificazione, valutati sul processo di costruzione (mitigazioni);

- l'obbligo di realizzare edilizia sociale che viene attribuito all'operatore privato, e che si assumerà totalmente o parzialmente l'onere relativo alla trasformazione;
- il contributo alla realizzazione di infrastrutture non pertinenti all'ambito di trasformazione che implica accordi di negoziazione fra pubblico e privato;
- il recupero da parte pubblica di una parte della trasformazione urbanistica privata ("legge Sblocca Italia").

La perequazione non va confusa con la compensazione, attraverso la quale si concedono diritti edificatori a fronte della gratuita cessione di terreni privati per la costruzione di opere pubbliche o della realizzazione di opere di urbanizzazione.

Altri strumenti utilizzabili sono ad esempio i "diritti di edificazione e gli accordi pubblico-privato per la loro utilizzazione". Strumenti che tuttavia richiedono molte precauzioni e soprattutto una forte regia, consapevolezza, nella definizione delle regole e capacità di gestione da parte dell'Amministrazione pubblica.

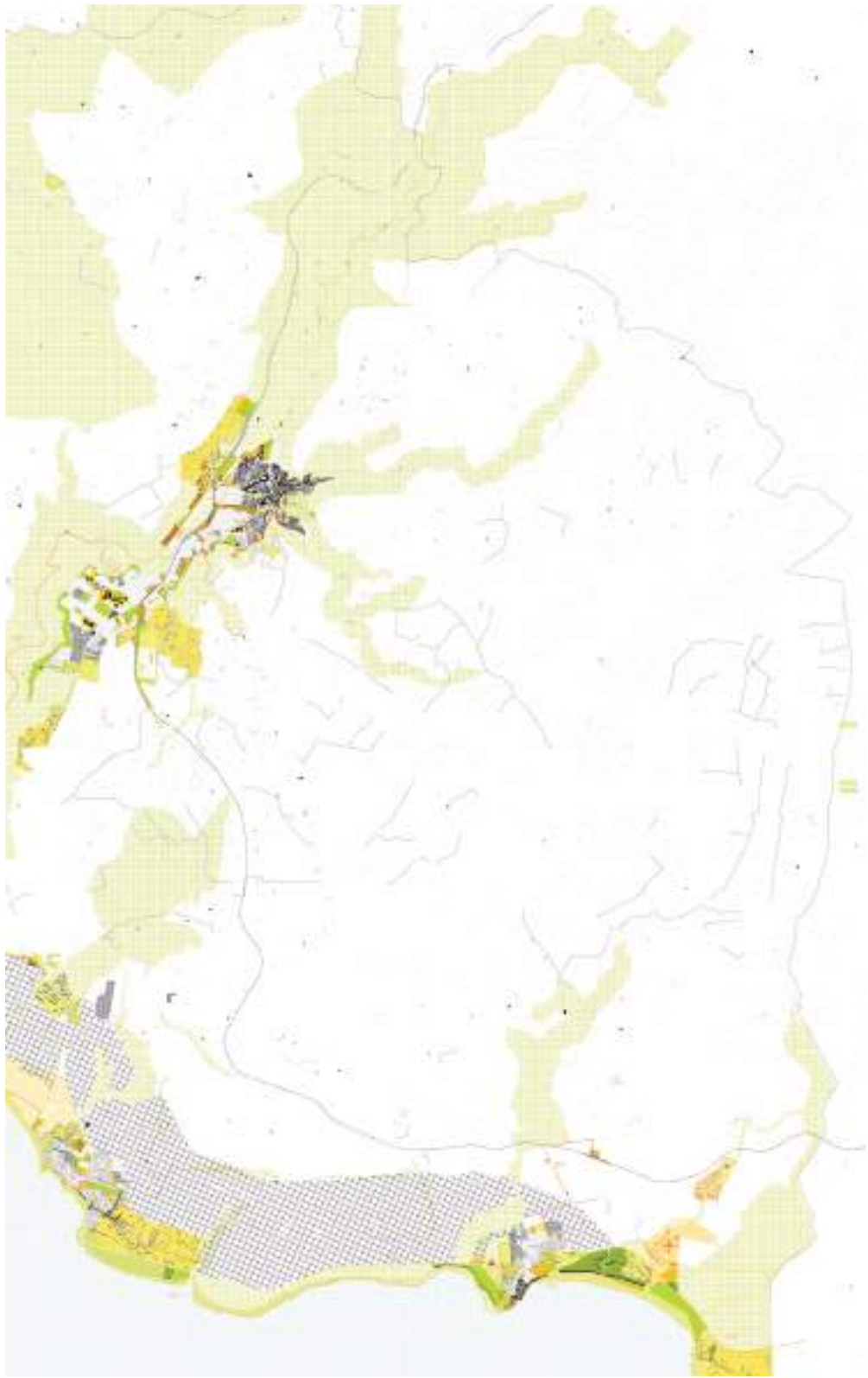
Brevi indicazioni per l'attuazione

Gli strumenti attuativi mettono in campo le risorse utili per realizzare gli interventi previsti dal piano. Nella fase di selezione dello strumento di attuazione, durante il processo di redazione del PUG, si deciderà dunque se è necessario un piano attuativo, un accordo di programma, un patto, la regia regionale, il programma europeo, ecc.

























Nel futuro PUG, è importante che ad ogni tipologia di azione/intervento corrisponda un preciso e specifico strumento attuativo. E' necessario pertanto definire durante la costruzione del piano, chi attua le azioni legate a qualsiasi trasformazione, con quali modalità e con quali risorse. Ciò rende possibile la condivisione di responsabilità e vantaggi tra pubblico e privato oltre che una stima della fattibilità dell'intervento, della probabilità di rispettare i tempi di realizzazione.

03 Scicli inclusiva















LEGENDA

-  Ambito produttivo e/o commerciale
-  Attrezzature e servizi
-  E1 ambito di interesse strategico
-  Er ambito di rigenerazione urbana e recupero ambientale
-  Spazio pubblico minerale (piazza, campo sportivo, area attrezzata pavimentata)
-  Programma di rigenerazione del suolo pubblico e di ripristino ambientale
-  Servizi di pertinenza scolastica
-  Attrezzature scolastiche di progetto
-  Attrezzature per il servizio scolastico esistenti
-  Parcheggio non attuato
-  Parcheggio esistente
-  Edificio da riqualificare, rifunzionalizzare
-  Distributore di carburante esistente
-  Impianti tecnologici da riqualificare
-  Servizi per la fruizione del mare esistenti
-  Servizi per la fruizione del mare di progetto
-  Attrezzature turistico ricettivo esistenti
-  Attrezzature di interesse generale esistenti
-  Attrezzature di interesse generale di progetto
-  Aree di cava
-  Attraversamenti pedonali
-  Attrezzature collettive esistenti
-  Ambito di espansione urbana
-  CITTA' AGRICOLA: ambiti rurali consolidati da tempo nei quali è visibile e da mantenere la struttura rurale dei lotti e dei giardini anche privati. Si prevede un indice di edificazione di completament pari a quello dei lotti limitrofi se compreso nel perimetro urbano. E' consentita la ristrutturazione edilizia, e il coambio di destinazione d'uso con attività compatibili che rispettino le NTA (fruizione mare, recettività eco sostenibile, piccole attività commerciali o vendita al dettaglio).




290

-  AMBITI DI COMPLETAMENTO URBANISTICO - lottizzazioni da completare per cui si devono realizzare ancora servizi di base e nuova edificazione a completamento del vecchio PRG
-  CENTRI URBANI CONSOLIDATI_Completamento, piano del colore, premi volumetrici a chi finisce la propra casa, si mette a norma con gli impianti, a chi sistema lo spazio pubblico di pertinenza (piantimazione, recinzioni...)




Rete ecologica

-  Servizi eco-sistemici infrastrutturali
-  RE elementi della rete ecologica primaria
-  Ambito di recupero ambientale
-  Parco urbano di progetto
-  Parco urbano esistente
-  Servizi eco-sistemici
-  Verde privato
-  Bosco/pineteta





VIABILITA'

-  Percorsi ciclopedonali esistenti
-  Percorsi ciclopedonali di progetto
-  Ferrovia

VINCOLI

-  Spiagge
-  P.A.I Ambiti S.I.C e Z.P.S
-  Preesistenze archeologiche

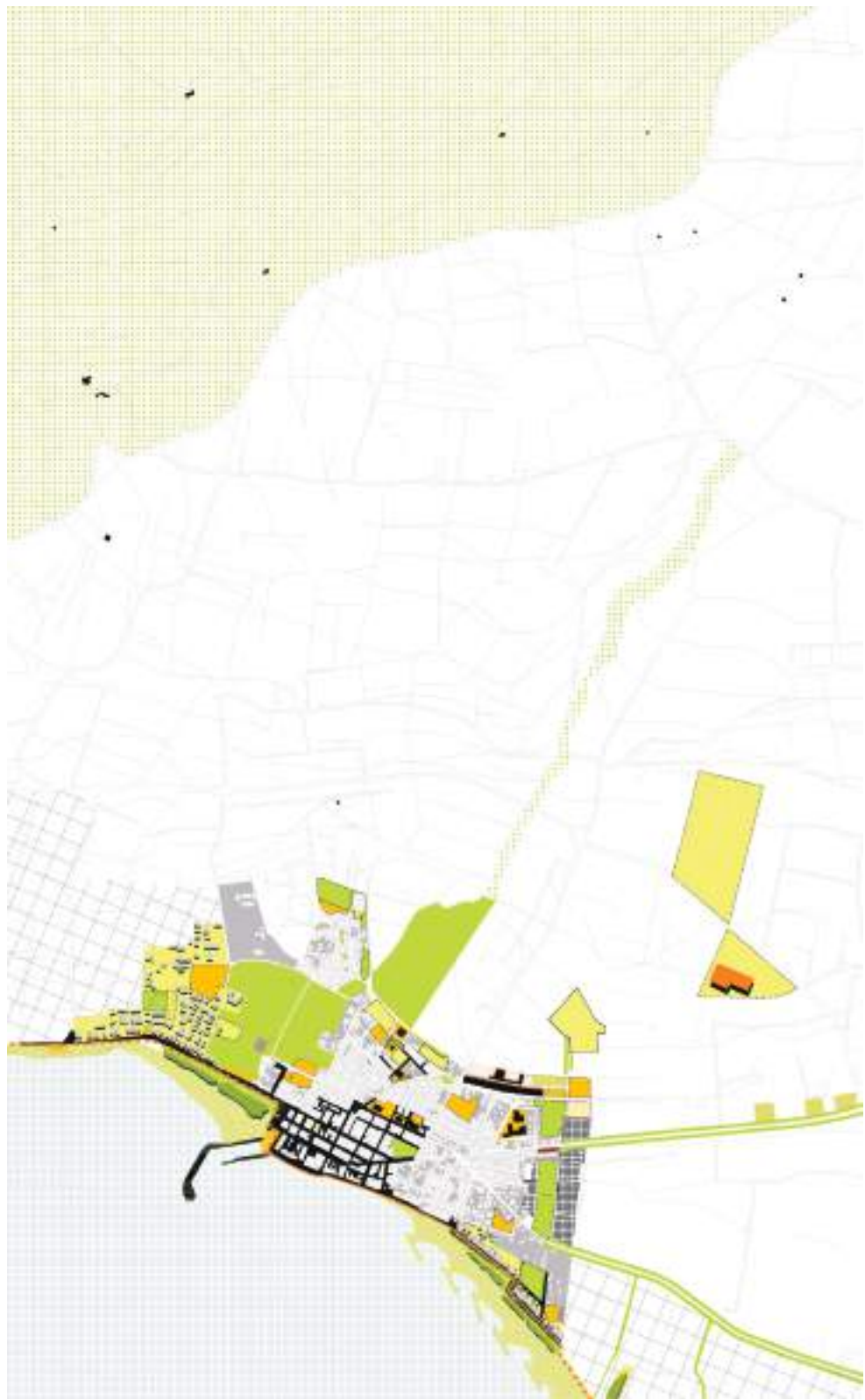
Confini - Limiti - Perimetrazioni

-  Centri urbani
-  Confine amministrativo comunale
-  Confine demaniale
-  Ztl



- Ambito di rigenerazione dei nuclei
- Altezze scolastiche
- Altezze e servizi
- Parcheggio
- Nuclei (lungi)
- Zl urbana

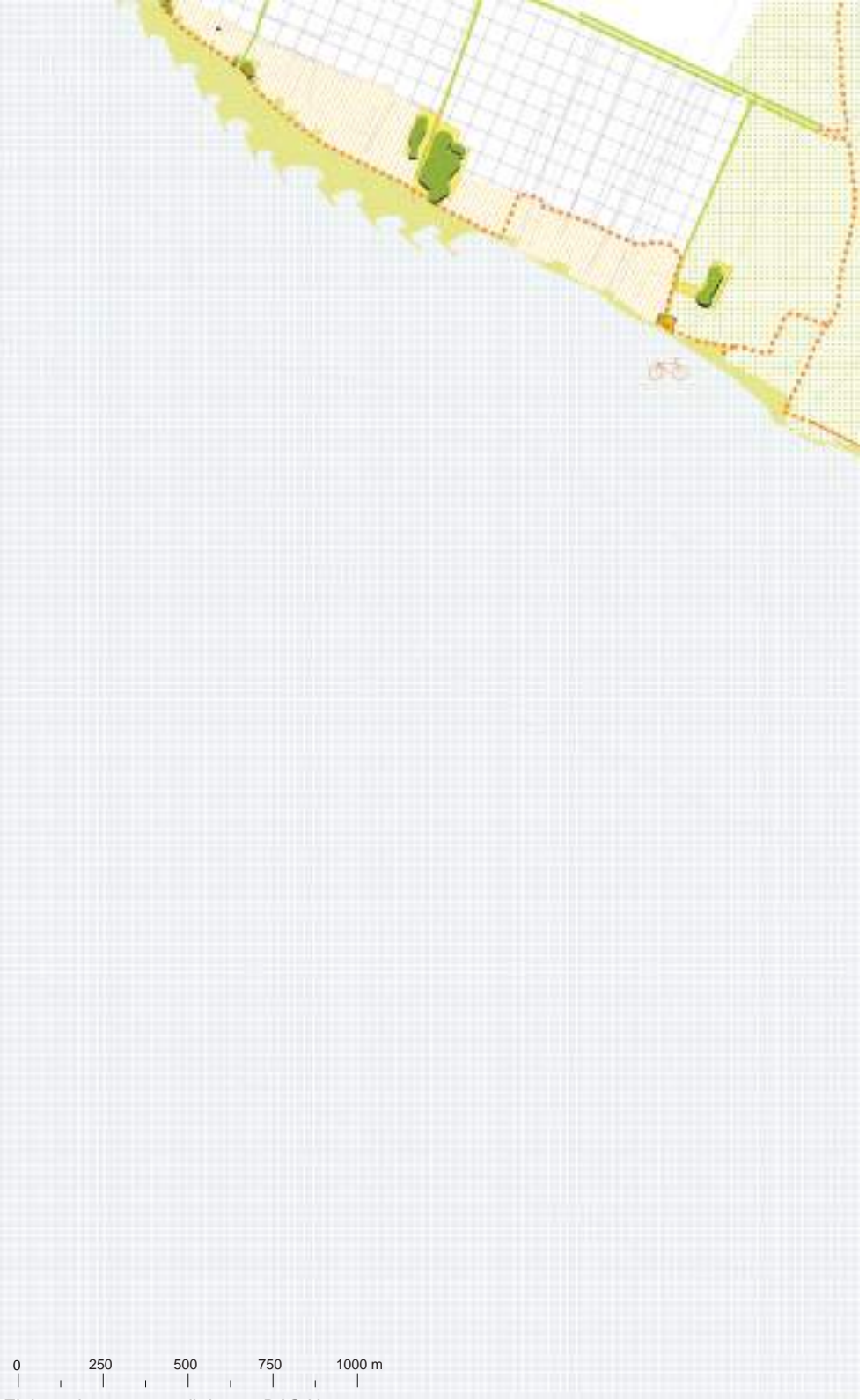






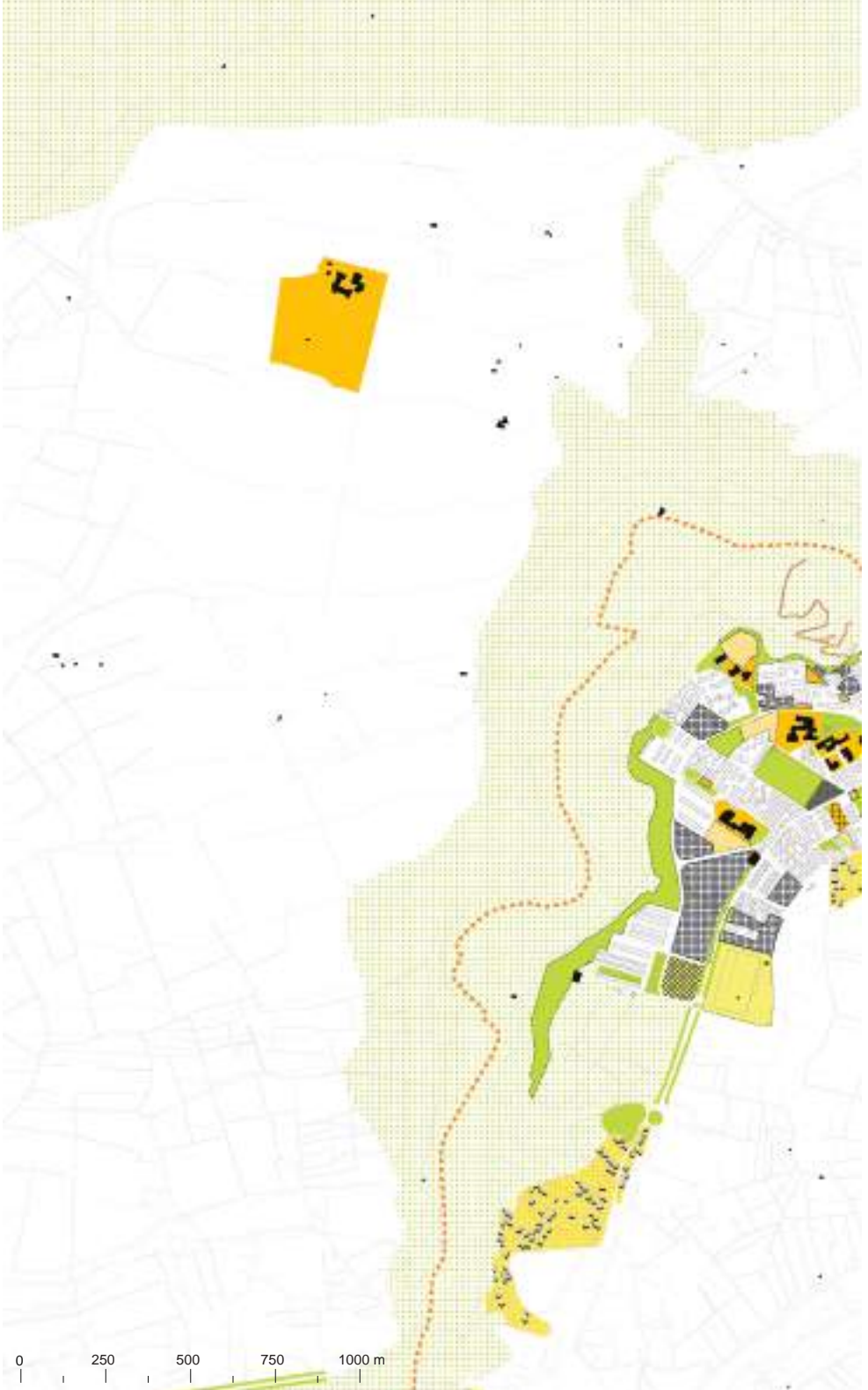
Elaborazione gruppo di ricerca DASStU



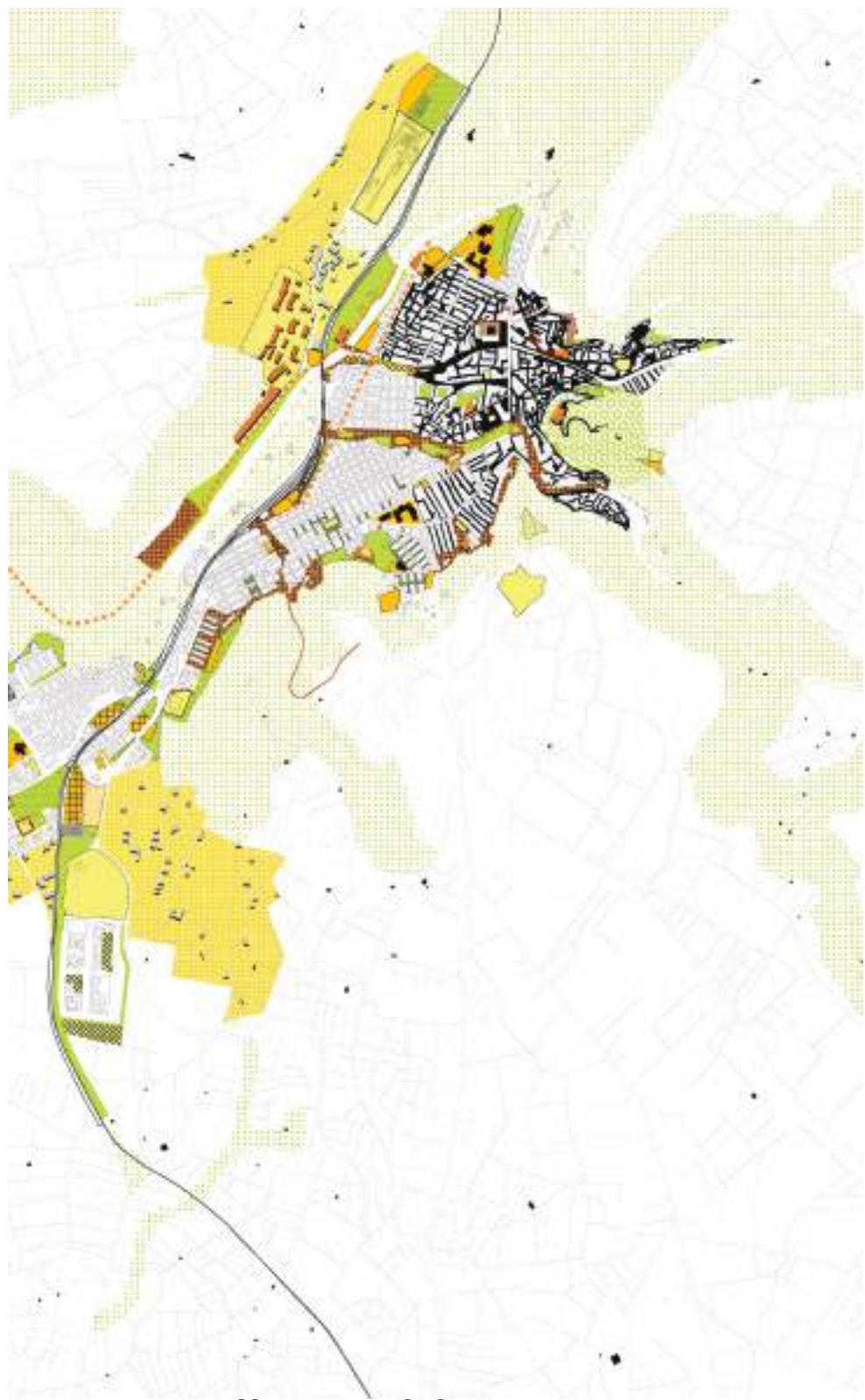


Elaborazione gruppo di ricerca DAStU





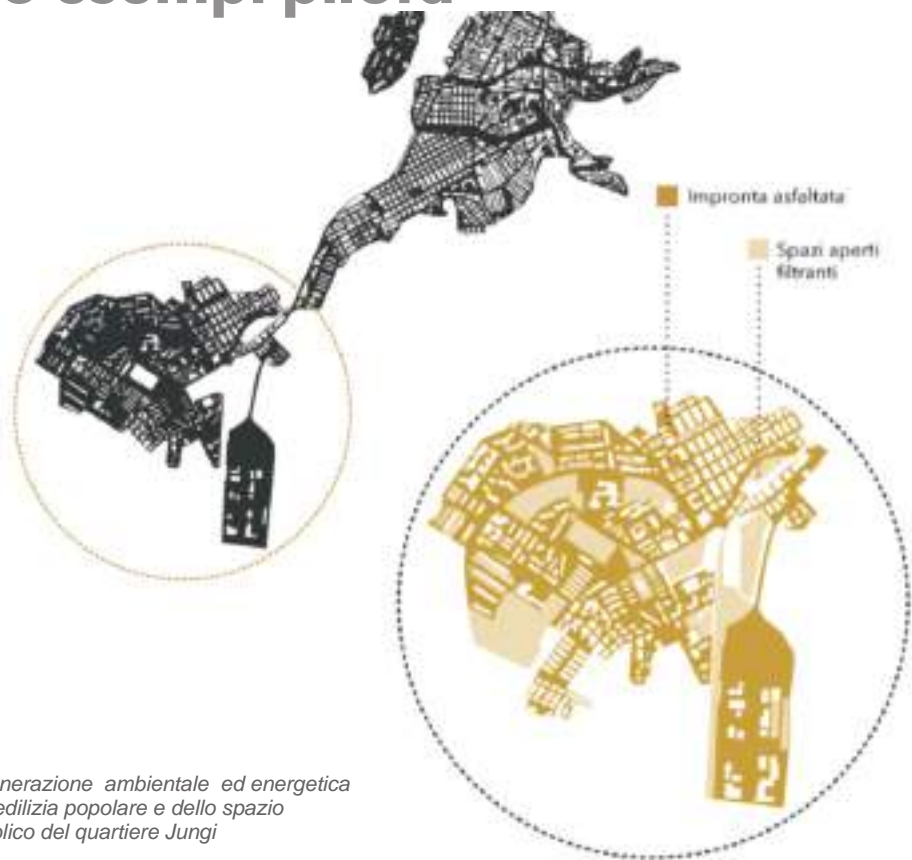
Elaborazione gruppo di ricerca DAStU







03 esempi pilota

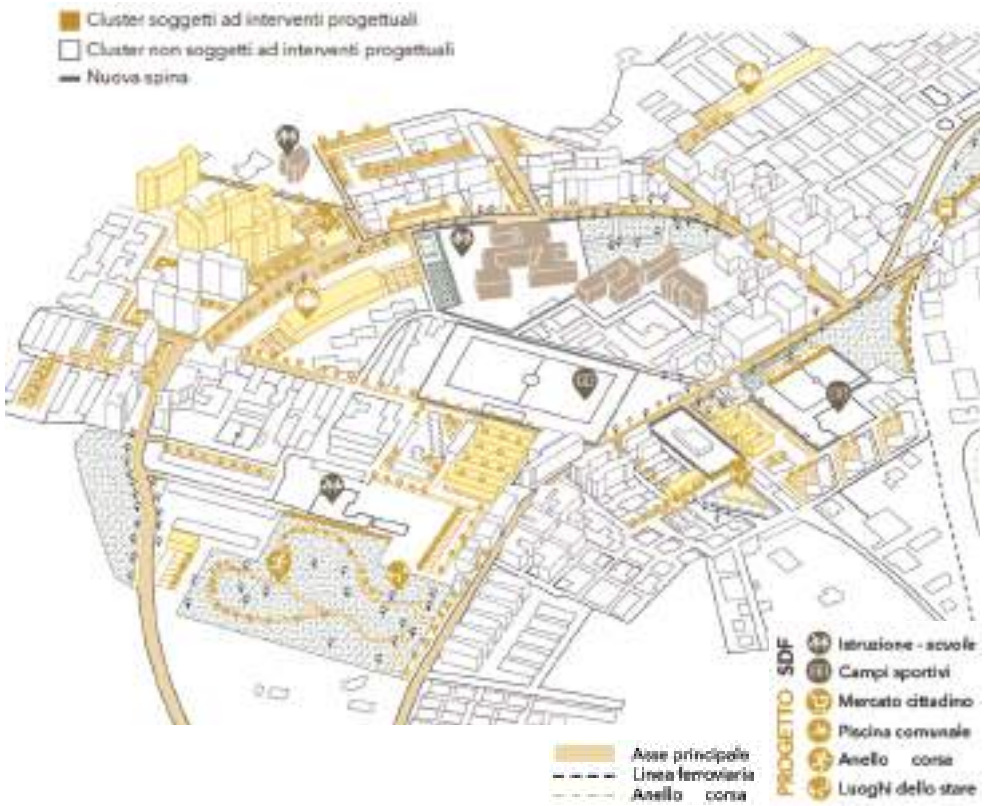


302

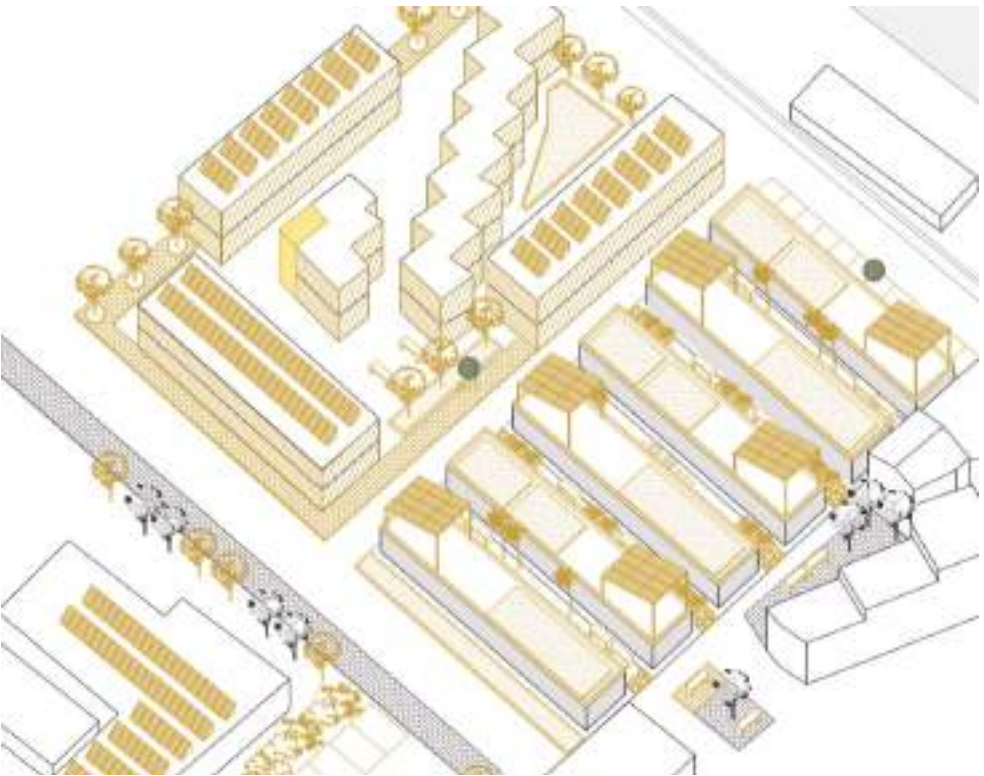
Rigenerazione ambientale ed energetica dell'edilizia popolare e dello spazio pubblico del quartiere Jungi



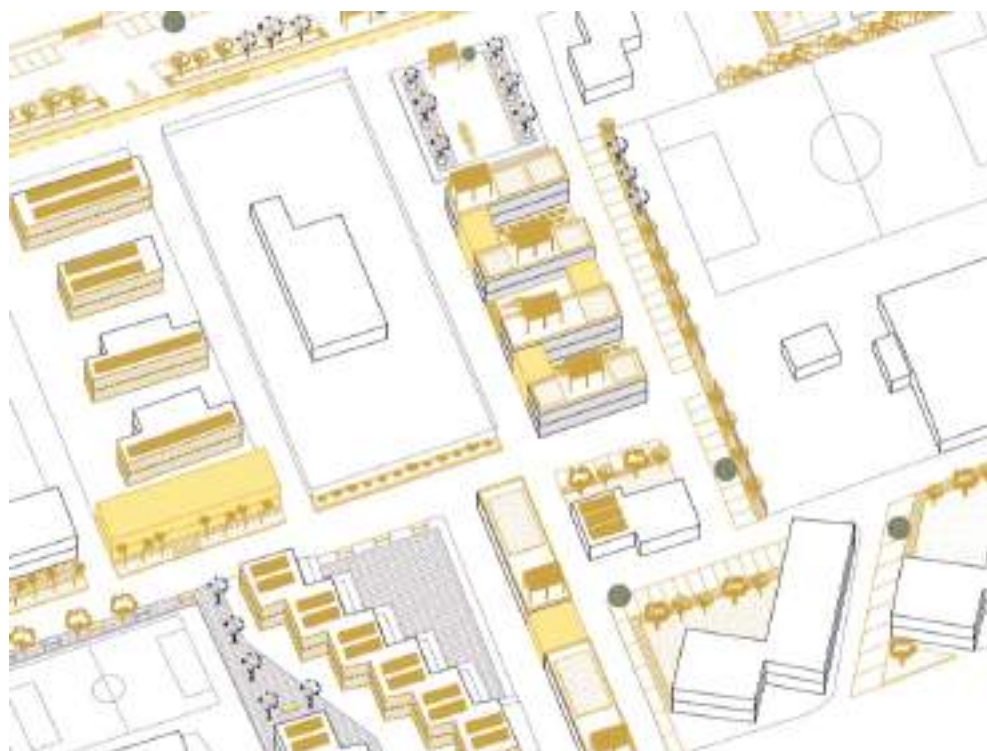
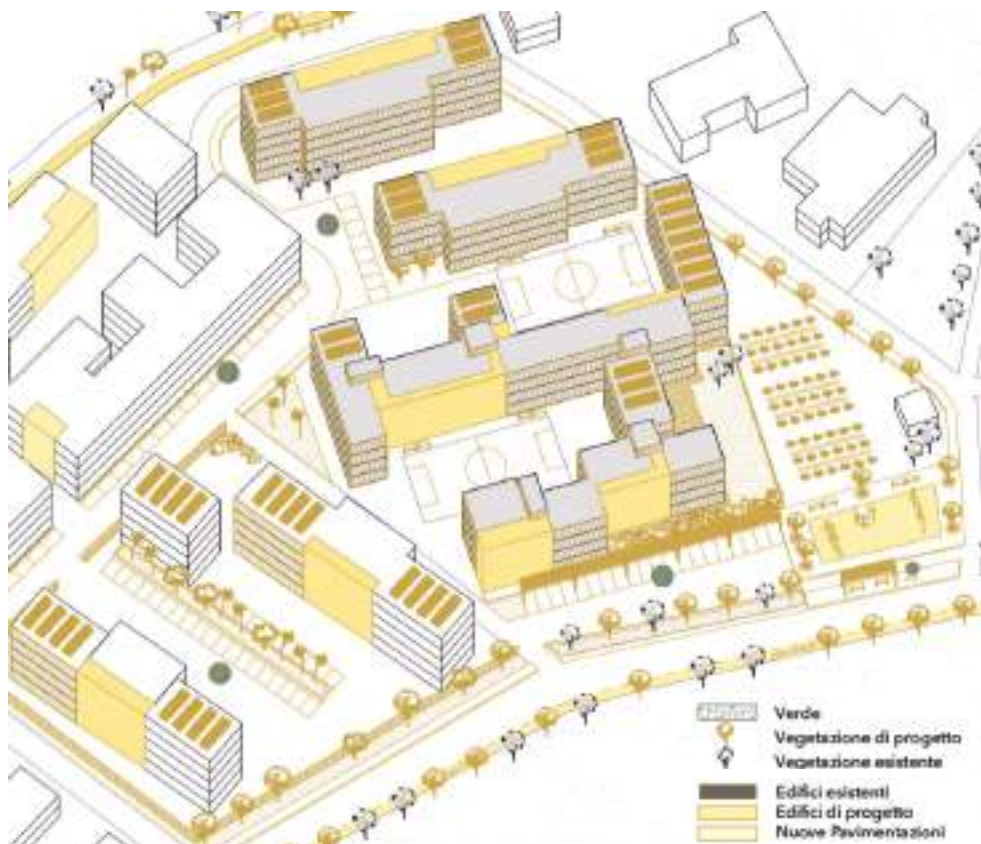
- 1 CLUSTER Via Branconi
- 2 CLUSTER Via Nenni
- 3 CLUSTER Via de Nicole
- 4 CLUSTER Viale dei Fiori
- 5 CLUSTER Area mercato
- 6 CLUSTER Via Ponchielli
- 7 CLUSTER Distretto dell'Istruzione
- 8 CLUSTER Via Tiepolo
- 9 CLUSTER Via Branconi
- 10 CLUSTER Nuova funzione pubblica
- 11 CLUSTER Spazi verde e di commercio



303

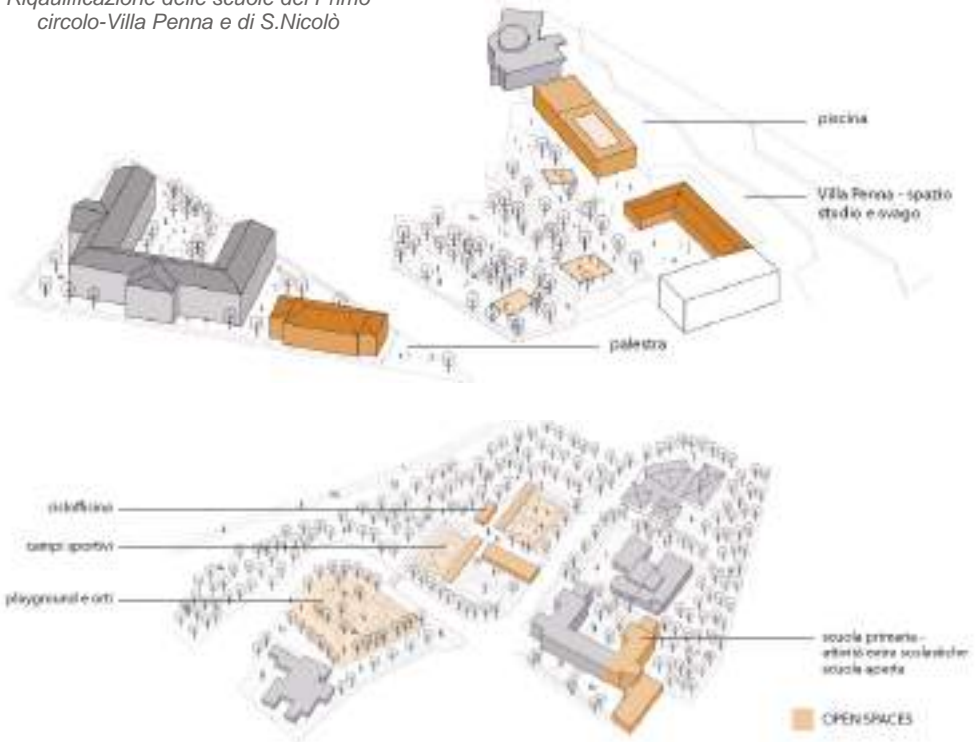


elaborazione di Francesca Governo - Sara Padrone - Valentina Sessa





Riqualificazione delle scuole del Primo circolo-Villa Penna e di S.Nicolò



elaborazione di Laura Martinelli - Chiara Mazzola - Virginia Novi



Coltivazione fiori in serra - Contrada Arizza. Foto di Paolo Nifosi

Scicli Produttiva

5.5 Scicli Produttiva

Scicli produttiva è uno scenario interpretativo costruito a partire da una attenta lettura delle attività produttive del territorio sciclitano che, prevalentemente rurali, artigianali, commerciali, includono tuttavia anche alcune attività estrattive e vedono in una posizione crescente i servizi legati al turismo.

E' evidente come all'interno dello scenario Scicli produttiva, le strategie che si riferiscono direttamente alla produzione agricola rivestano un ruolo di primo piano, tanto per l'estensione del territorio rurale rispetto al totale del territorio sciclitano, quanto per il suo ruolo centrale e fondativo nei confronti di altri settori ed in particolare del settore turistico ricettivo, che nel paesaggio rurale e costiero trova gran parte della propria capacità attrattiva.

L'individuazione dei contesti produttivi emerge dalle descrizioni e dai dati raccolti all'interno del quadro conoscitivo sulla forma e sulla struttura del territorio, in particolare sulle parti di città dalla struttura aperta e direttamente intrecciate al territorio agricolo.

La lettura dei contesti rurali individuati considera il processo di estensione dello spazio urbano ai margini della città consolidata e disperso nel territorio rurale. In questo modo, per contrasto, è stato possibile evidenziare la struttura paesistica fondativa del territorio rurale sciclitano, che molto spesso si rivela l'unica forma strutturale capace di supportare l'estensione – spesso informale e abusiva – dello spazio urbano.

I contesti rurali, sono stati pertanto riletti come una sintesi di sistemi complessi che connotano in modo integrato le identità ambientali e insediative di una gran parte del territorio. Alla base di ogni pianificazione dei paesaggi rurali ci deve essere la consapevolezza del ruolo delle aree rurali e delle attività agricole nella produzione di beni e servizi comuni, inclusa la produzione di servizi ecosistemici, la protezione del paesaggio e dei valori culturali incarnati nella forma del territorio¹²⁷.

Il presente scenario persegue la finalità di creare le condizioni per: un contenimento del consumo del suolo rurale, con una sua contestuale tutela tanto in quanto risorsa produttiva, quanto ai fini della necessaria mitigazione e prevenzione del rischio idrogeologico. Sono pertanto investigati e proposti diversi interventi strategici. In primo luogo la riscrittura del paesaggio agricolo nella fascia costiera, dove il tema principale è la proposta di immaginare nuove forme di agricoltura multifunzionale;

conciliare i servizi per l'abitare e infine immaginare il riuso suoli produttivi abbandonati. Il paesaggio collinare è oggetto di un progetto di protezione e rilancio che incentivi le colture arboree a cielo aperto e, contestualmente, il recupero di ruderi agricoli e all'attività agrituristica. Rispetto al piano vigente è prevista una semplificazione/restrizione degli indici agricoli; mentre per i comparti produttivi e commerciali obsoleti e degradati, sono previsti interventi di completamento, riuso e rigenerazione edilizia soprattutto in vista di una conversione energetica.

Gli obiettivi dello scenari Scicli produttiva possono essere così riassunti:

- **Riduzione dell'occupazione di suolo ad alto valore agricolo e/o naturalistico:** ridurre il consumo di nuovo territorio nelle aree di alto valore agricolo e/o paesaggistico, privilegiando il risanamento e recupero di aree degradate e la sostituzione dei tessuti esistenti ovvero la loro riorganizzazione e riqualificazione. In questa prospettiva si vuole valutare la possibilità di cambio di destinazione d'uso con funzioni compatibili – definite dal piano – al fine di migliorare la qualità e la sostenibilità del territorio agricolo.
- **Riciclo delle risorse naturali e riuso degli spazi ed edifici abbandonati anche attraverso incentivi ai piccoli produttori:** ridurre l'uso delle risorse ambientali e paesaggistiche, intendendo il riciclo come uno strumento per dare nuovi significati e prestazioni all'esistente. Riciclo, riuso e risparmio sono intesi in senso ampio, dal riutilizzo di materiali presenti in situ alla riorganizzazione e o nel cambio di destinazione d'uso dei siti stessi.
- **Concentrazione delle aree produttive/commerciali e delle aree destinate ad agricoltura intensiva ed estensiva:** Si vuole soprattutto evitare la dispersione delle attività nel territorio con l'obiettivo di favorire l'accessibilità ai luoghi della produzione e incentivare una rigenerazione e innovazione di comparto in termini produttivi e ambientali.
- **Ripensamento della mobilità e dell'accessibilità (interscambio):** si sottolinea la necessità che la revisione del sistema infrastrutturale e della mobilità (si veda Scicli Accessibile) sia condotta nell'ottica di ridurre l'impronta al suolo delle infrastrutture e di stabilire una migliore accessibilità al territorio rurale costiero e alle aree produttive. Specialmente nel caso della fascia costiera, le azioni dovranno mirare a migliorare e razionalizzare l'uso delle reti infrastrutturali di collegamento, aumentando l'offerta di soluzioni integrate alternative all'auto privata e incentivare la connettività diportistica a basso impatto ambientale.

- **Compensazioni e mitigazioni per una riduzione della pressione degli insediamenti urbani in contesti agricoli e naturalistici e un miglioramento della qualità generale dei comparti:** ridurre la pressione degli insediamenti sui sistemi naturalistico-ambientali di valore incoraggiando interventi di mitigazione degli impatti attraverso strategie di compensazione.

5.5.1 Strategie per il territorio produttivo

La struttura produttiva agricola del territorio di Scicli può essere letta per fasce. Il territorio sciclitano, come altre parti della costa meridionale siciliana, ha visto nei decenni una differenziazione di ruolo dei suoli che, a partire dai terreni della “fascia trasformata”, coinvolge anche la parte collinare, verso l’interno.

Le fasce che sono qui individuate per il territorio rurale e che permettono la articolazione e differenziazione delle strategie di intervento sono:

Fascia di rigenerazione costiera

I terreni limitrofi alla spiaggia presentano oggi una situazione complessa ove è necessario ricostruire dei principi d’ordine in grado non solo di frenare le trasformazioni informali e improprie ma anche di sospingere l’innovazione. La pressione insediativa da una parte, specialmente in prossimità delle coste, e l’abbandono delle coltivazioni dall’altra, ha portato al degrado delle campagne, con un evidente danno ambientale ma anche sociale ed economico. All’interno di questo ambito l’amministrazione deve mettere in campo uno sforzo chiaro per bloccare la progressiva urbanizzazione e concentrarsi sul rafforzamento degli ambiti naturali, anche nei lotti agricoli non utilizzati. Le operazioni di trasformazione devono pervenire ad una generale ristrutturazione edilizia con la dotazione di spazi pubblici e i servizi di base che diano qualità agli ambienti residenziali e qualificano l’offerta turistica. Saranno oggetto di valutazione i cambi di destinazione d’uso con funzioni compatibili all’interno dei lotti agricoli che si affacciano sulla prima linea di costa.

309

La “città rurale” e l’agricoltura multifunzionale

Tra la fascia di rigenerazione e la strada provinciale costiera e in altri ambiti sparsi del territorio rurale, “la città rurale” si caratterizza per la presenza di serre, attive e in dismissione, intrecciate a tessuti urbani informali concentrati lungo le strade poderali. Questo tipo di insediamento deve essere adattato, oltre che alle esigenze produttive, anche alle nuove necessità dell’abitare.

La proposta è quella di rigenerare questi ambiti, parzialmente abitati, punta a promuovere una produttività agricola “di qualità e di piccolo taglio”, e vede in una accresciuta sostenibilità ambientale e qualificazione del paesaggio culturale, l’unico

possibile strumento di sviluppo produttivo e turistico.

La strategia di riqualificazione prevede dunque la ristrutturazione e il completamento della maglia delle connessioni, e una revisione delle urbanizzazioni primarie coerentemente con una riqualificazione dello spazio pubblico, che in questo contesto è principalmente costituito dalle poche strade.

L'innovazione in questa area è strettamente legata alle nuove attività di servizio al turismo balneare, per le quali si vede la possibilità di consentire dei cambi di destinazione d'uso, che devono comunque essere compatibili con il paesaggio rurale costiero. Le uniche urbanizzazioni ammesse sono dunque i minimi volumi che consentono una riqualificazione degli usi a servizio del turismo (campeggi, etc). Si incentivano interventi volti a migliorare le condizioni delle relazioni sociali (servizi) e proposte volte a favorire una migliore integrazione tra gli edifici esistenti, specialmente per quanto riguarda le infrastrutture, la gestione dei rifiuti, dell'acqua e dell'energia.

In questa parte di territorio viene inoltre incoraggiata la trasformazione di colture in serra verso colture a cielo aperto – un processo in parte già in corso. La prospettiva cui tendere è quella di parco agricolo costiero – multifunzionale, capace di promuovere la sperimentazione e basato su forme di agricoltura di prossimità – che favorisca, oltre a coltivazioni di qualità anche la salvaguardia idrogeologica, la tutela dei paesaggi, la complessità ecologica, la chiusura locale dei cicli, la fruibilità dello spazio rurale, ed infine la riattivazione di sistemi economici locali. Un parco agricolo costiero, portatore di nuovi valori ecologici, sociali, culturali e simbolici.

310

L'agricoltura intensiva ed estensiva

La terza fascia di intensificazione agricola prevede il rammodernamento della produzione serricola che tende già ora a spostarsi su terreni meno soggetti all'intrusione salina al di sopra della strada provinciale. La strategia per queste aree offre la possibilità di realizzare serre con un indice agricolo maggiore che consente l'impianto di aziende agricole più competitive. Si prevede comunque un limite alle dimensioni delle serre che non devono superare i 4m di altezza, al fine di tutelare il paesaggio complessivo garantendo comunque la possibilità di impianti innovativi. Le urbanizzazioni incluse in questa area sono trattate come ambiti di rigenerazione, la residenza è ammessa solo come pertinenza dell'uso agricolo. Fondamentale e in questi ambiti la riorganizzazione della raccolta delle acque reflue e in generale la ristrutturazione dei sottoservizi. A questo scopo una serie di interventi è indirizzata alla riorganizzazione delle infrastrutture previste in grado di fornire una maggiore accessibilità alle aree rurali che tuttavia è strutturata secondo una rete "a maglie larghe" intesa a preservare il territorio dalla pressione edificatoria.

L'agricoltura collinare

La quarta fascia, quella collinare, più a nord è caratterizzata da forme di ruralità diffusa la cui matrice strutturante è costituita a partire dai paesaggi storici della campagna iblea e dai segni della cultura materiale (masserie, muretti a secco...). La fondamentale messa in valore di questi elementi e la promozione di programmi di rifunzionalizzazione dell'esistente, anche attraverso pratiche di agriturismo, sono gli obiettivi fondamentali per convertire le produzioni di qualità presenti in queste porzioni del territorio.

Questa parte di territorio si presenta come una campagna ancora efficiente, un paesaggio da preservare con colture soprattutto arboree e a cielo aperto. In questa vasta area la tutela del paesaggio esistente si attua anche attraverso l'adesione a specifici programmi di finanziamento europeo, attraverso la previsione di un indice agricolo minimo che consente comunque il recupero dei volumi esistenti e dei manufatti (muri, sentieri etc), la protezione della qualità dell'insediamento agricolo diffuso, sostenendo gli interventi sull'edilizia rurale e in pietra a secco, favorendo le attività agrituristiche e scoraggiando la diffusione delle serre.

La campagna urbanizzata e i nuclei produttivi

La campagna urbanizzata costituisce la proliferazione di funzioni urbane produttive decentrate (capannoni, edifici commerciali, ecc), spesso sorte ai margini delle infrastrutture di collegamento principali.

Sono messe qui in evidenza le piattaforme produttive, ovvero le concentrazioni artigianali, commerciali, esterne al nucleo centrale della città di Scicli, sorte negli anni più recenti. Rappresentano un'importante risorsa produttiva del territorio seppur non prive di contraddizioni per il carattere prevalentemente monofunzionale delle aree. La pianificazione affronta oggi le forti criticità di questa forma di urbanizzazione caratterizzata dall'occupazione di suolo agricolo e propone una rigenerazione di questi tessuti per integrarli nel contesto rurale oppure connetterli alla città purché diventino più ecocompatibili (eco-distretti). Si citano a questo proposito le previsioni di completamento e "rinnovo" dell'area artigianale di Scicli, il nodo di Arizza, ormai obsoleta, di natura mista e oggi parzialmente in disuso; la strada Donnalucata-Scicli come asse attrezzato per le imprese e il commercio.

5.6 Dispositivi compensativi e perequativi di carattere urbanistico-ambientale per il territorio rurale

La stesura delle norme attuative che riguardano il territorio rurale dovrà essere sostenuta da alcuni principi che possono essere brevemente riassunti. In primo luogo il suolo deve essere inteso come bene comune di primaria importanza e risorsa non rinnovabile, che svolge innumerevoli ruoli come infrastruttura di servizi eco sistemici e depositario di culturali. Il riuso e la rigenerazione dei suoli deve sempre essere privilegiato ed incentivato rispetto ad altri modelli di trasformazione. Tutti gli interventi sul territorio devono essere indirizzati ad una ricomposizione dei paesaggi e della loro attuale frammentazione. Il piano dovrà dunque operare e monitorare e per la massima limitazione della frammentazione dei suoli agricoli, indicando laddove necessarie misure di tipo compensativo e perequativo per incentivare il recupero del patrimonio edilizio e favorire l'attività di manutenzione, ristrutturazione e restauro degli edifici esistenti, piuttosto che il consumo di suolo. Per la città rurale le tattiche di attuazione si distinguono fondamentalmente in due categorie: le strategie di compensazione, secondo le quali alle trasformazioni dell'patrimonio costruito e delle proprietà deve seguire una compensazione di carattere ambientale o economico, e i dispositivi perequativi secondo i quali sarà possibile trasferire cubatura e proprietà, al fine di preservare le aree a rischio ambientale e paesaggistico e rispettare i minimi indici di edificabilità.

312

5.6.1 Dispositivi perequativi

Nelle aree strategiche di piano, nei SIC, nelle riserve, nelle aree a rischio idrogeologico o nelle aree destinate a servizi collettivi, si potranno attuare principi di demolizione/ perequazione demolizione/ricostruzione ed eventuali cambi di destinazione d'uso, con l'obiettivo di ridurre e migliorare il patrimonio edilizio esistente, attraverso principi di trasferimento dei diritti edificatori (se condonati) in ambiti di completamento urbano o densificazione di proprietà pubblica o concordati con l'Amministrazione.

Per alcune sottozone agricole, con l'obiettivo di rigenerare i ruderi diffusi esistenti, si potrà ricorrere alla legge regionale sul trasferimento di cubatura (da riscrivere a livello comunale e adottare con alcune maggiori precisazioni e restrizioni rispetto al testo di legge regionale), che consente di realizzare piccoli volumi adiacenti al rudere previo recupero del rudere entro le zone dove tale trasferimento è consentito.

Con l'obiettivo della rigenerazione dell'esistente potranno essere previsti anche incentivi per progetti che prevedono di localizzare previsioni insediative prioritariamente nelle aree urbane dismesse o ancora incentivi per i progetti che prevedono innovazione nel campo della produzione energetica e dell'autosufficienza, corredate da uno studio di prefattibilità che dimostri la loro capacità di auto sostegno.

5.6.2 Dispositivi compensativi

Si potranno distinguere in sede di resazione del PUG definitivo diverse forme di compensazione: architettonico-paesaggistica, ecologica, ambientale o energetica. La compensazione è volta ad evitare che gli stessi enti locali siano indotti ad aumentare la capacità edificatoria del territorio, dando luogo ad un'eccessiva urbanizzazione a discapito delle aree rurali e prevede che i proventi dei titoli abilitativi edilizi e delle sanzioni in materia edilizia siano destinati esclusivamente alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria, al risanamento di complessi edilizi compresi nei centri storici, a interventi di qualificazione dell'ambiente e del paesaggio, e degli spazi dedicati all'attività agricola.

Compensazione in situ – architettonico/ paesaggistica

Sono gli interventi volti alla riqualificazione di manufatti di valore architettonico e culturale in stato di degrado (masserie, etc. ...) così come il ripristino delle colture agricole tradizionali (vitigni, colture arboree, ecc).

Compensazione in situ – ecologica

Questo tipo di compensazione comprende tutti quegli interventi volti a un miglior uso delle risorse della città rurale, migliorandone allo stesso tempo sia le prestazioni ambientali che infrastrutturali ed economiche. Tra questo tipo di compensazione si annoverano la costruzione di sistemi di raccolta, riciclo e depurazione dell'acqua, di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili, di infrastrutture per lo smaltimento dei rifiuti e degli scarichi, ma anche lo sviluppo di coltivazioni "no food" in aree abbandonate, per produzione di biomassa; lo sviluppo di impianti di fitodepurazione in aree depresse per il riuso dell'acqua e lo sviluppo di nuove filiere produttive. La fitodepurazione può essere utilizzata con successo per il trattamento secondario fino a 2000 abitanti.

Compensazione in situ – ambientale

Le compensazioni in sito di carattere ambientale indicano quegli interventi volti a ridurre l'impatto ambientale dell'edificato, specialmente in termini di inquinamento, al fine di migliorare la qualità dell'aria e del suolo non solo della città rurale ma dell'intero territorio in generale. Si intendono quindi compensazioni di carattere ambientale le operazioni di rimboschimento e rinaturalizzazione, la trasformazione delle produzioni agricole in coltivazioni biologiche così come gli allevamenti biologici.

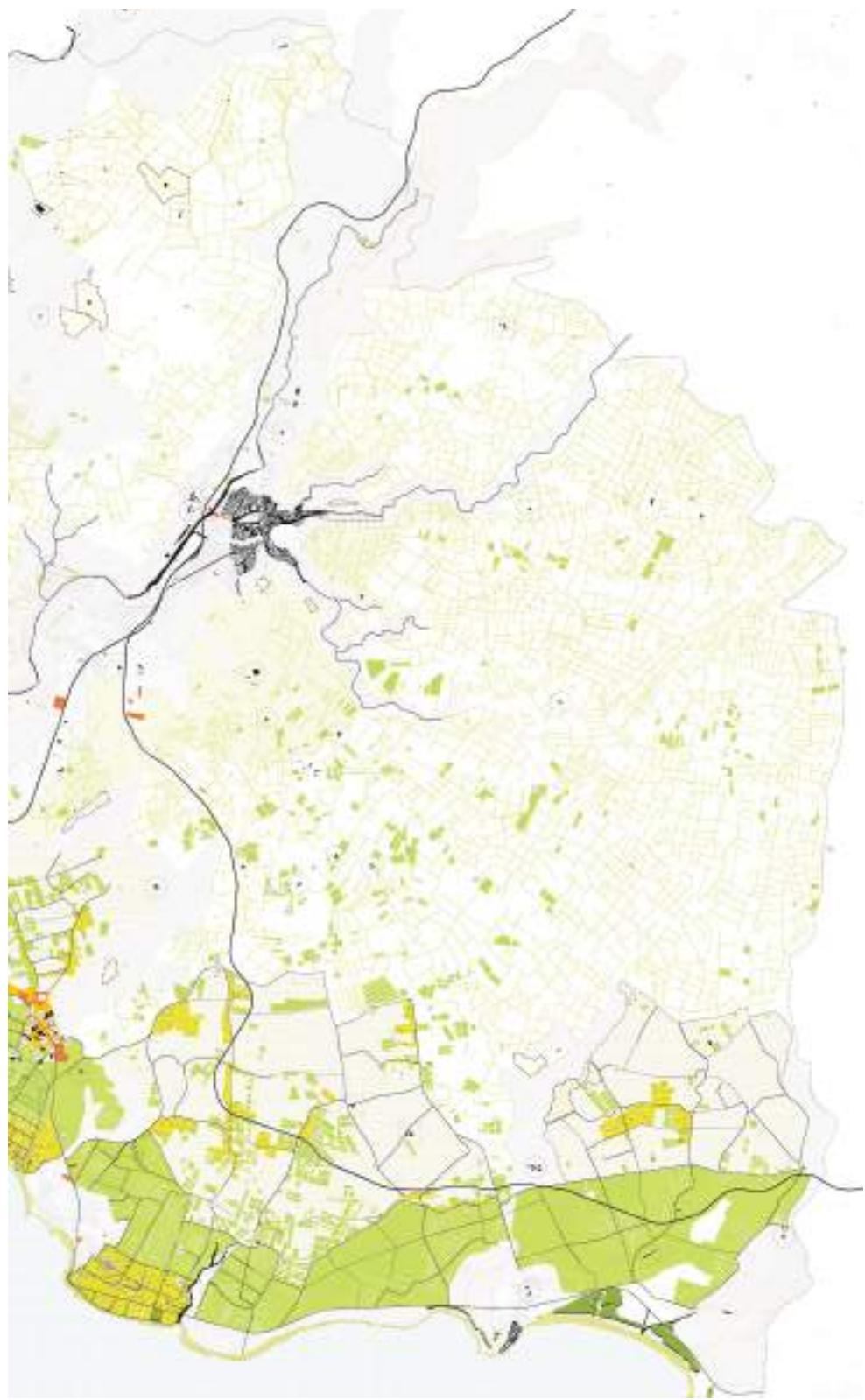
Compensazione in situ – energetica e impiantistica (solare, geotermia)

Le energie rinnovabili sono una importante risorsa per la riqualificazione energetica – produttiva del comparto agricolo, incrementando la sostenibilità e riducendo il carico ambientale. Alcuni di questi dispositivi si possono utilizzare per il riscaldamento/raffrescamento delle serre; la climatizzazione edifici (agriturismi ecc.); l'acquacoltura; l'allevamento.

04 Scicli produttiva












314
















LEGENDA

REGIME DEI SUOLI

-  Er ambito costiero di rigenerazione urbana e ripristino ambientale
-  Fcr fascia costiera di rigenerazione per infrastrutture di interesse pubblico
-  E1 ambito agricolo multifunzionale e sperimentale
-  E1a ambito agricolo di notevole interesse ambientale
-  E2 ambito agricolo di coltivazione estensiva e intensiva
-  E2a Nuclei urbani informali da rigenerare
-  E3 ambito agricolo collinare con prevalenza di colture arboree e muri a secco
-  E2c Ambito agricolo con suscettività commerciale di progetto - nodo mercato ortofrutticolo (ex E6sa)
-  D2 ambito produttivo non nocivo esistente
-  D1 ambito produttivo e/o commerciale non nocivo di progetto
-  Fv Parco Rete ecologica e sistema parchi







ELEMENTI DI PAESAGGIO

-  Muretti a secco esistenti e bene UNESCO
-  Serre zona agricola collinare
-  Serre zona agricola costiera di rigenerazione
-  Letto corsi d'acqua
-  Reticolo agricolo; orti frutteti cannivate
-  Edifici Produttivi, stabilimenti e commerciali
-  Edifici di interesse storico
-  Edifici di particolare pregio
-  Ruederi
-  Area di cava attiva
-  Area di cava






VINCOLI

-  Zone SIC e ZPS

Confini - Limiti - Perimetrazioni

-  Ambito urbano
-  Perimetro urbano
-  Confine amministrativo
-  Confine demaniale
-  Corso d'acqua principali, greto di torrente
-  Spiagge

Viabilità

-  Strade asfaltate principali esistenti
-  Reticolo strade agricole esistenti
-  Reticolo strade agricole di progetto
-  Percorsi ciclopedonali di progetto
-  Viale alberato di progetto

Numerazione attività locali

1-7	Palmenti e Oleifici, Mangimifici
8-23	Vivaio, Ortive e floricole
24-31	Fioristi
32-41	Cooperative società e associazioni agricole
42-58	Imprese a servizio della produzione agricola
59-62	Macello, Segherie e altri servizi

LEGENDA SCHEMI

UNITA' DI PAESAGGIO

	Agrumeto
	Bosco degradato
	Culture in serra e tendoni
	Frutteto
	Incolto roccioso
	Latifoglie
	Legnose agrarie miste
	Macchia
	Mosaici culturali
	Oliveto
	Seminativo arborato e semplice

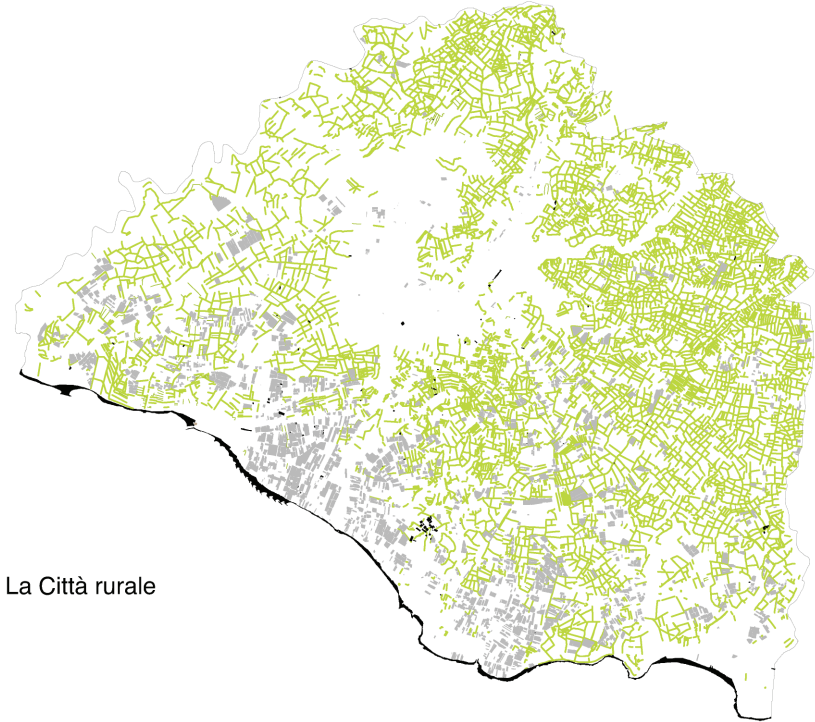
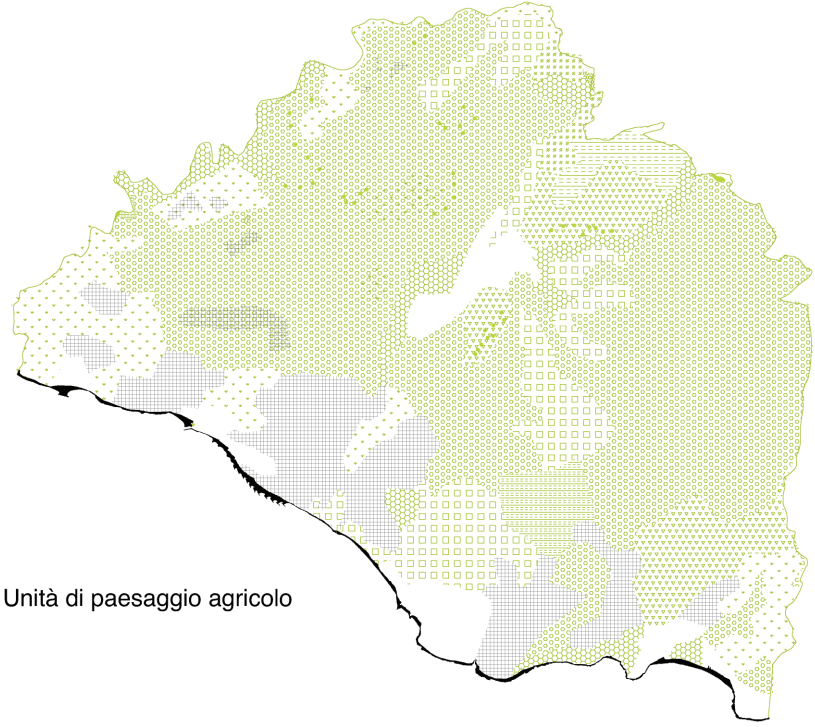
CITTA' RURALE

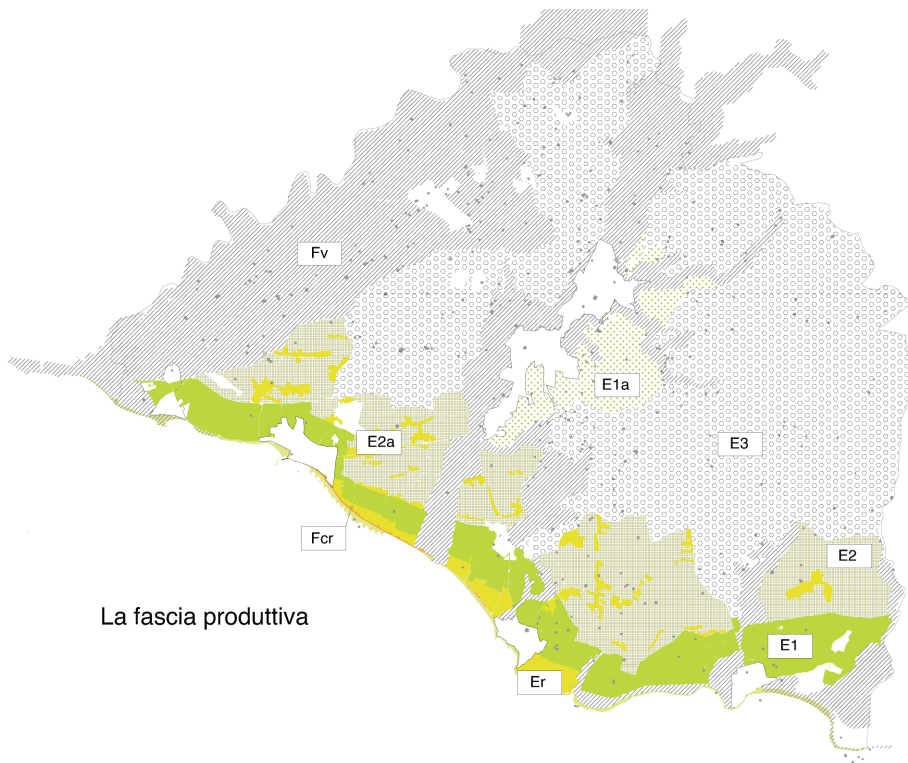
	Muri a secco UNESCO
	Serre
	Attività produttive e commerciali

REGIME DEI SUOLI

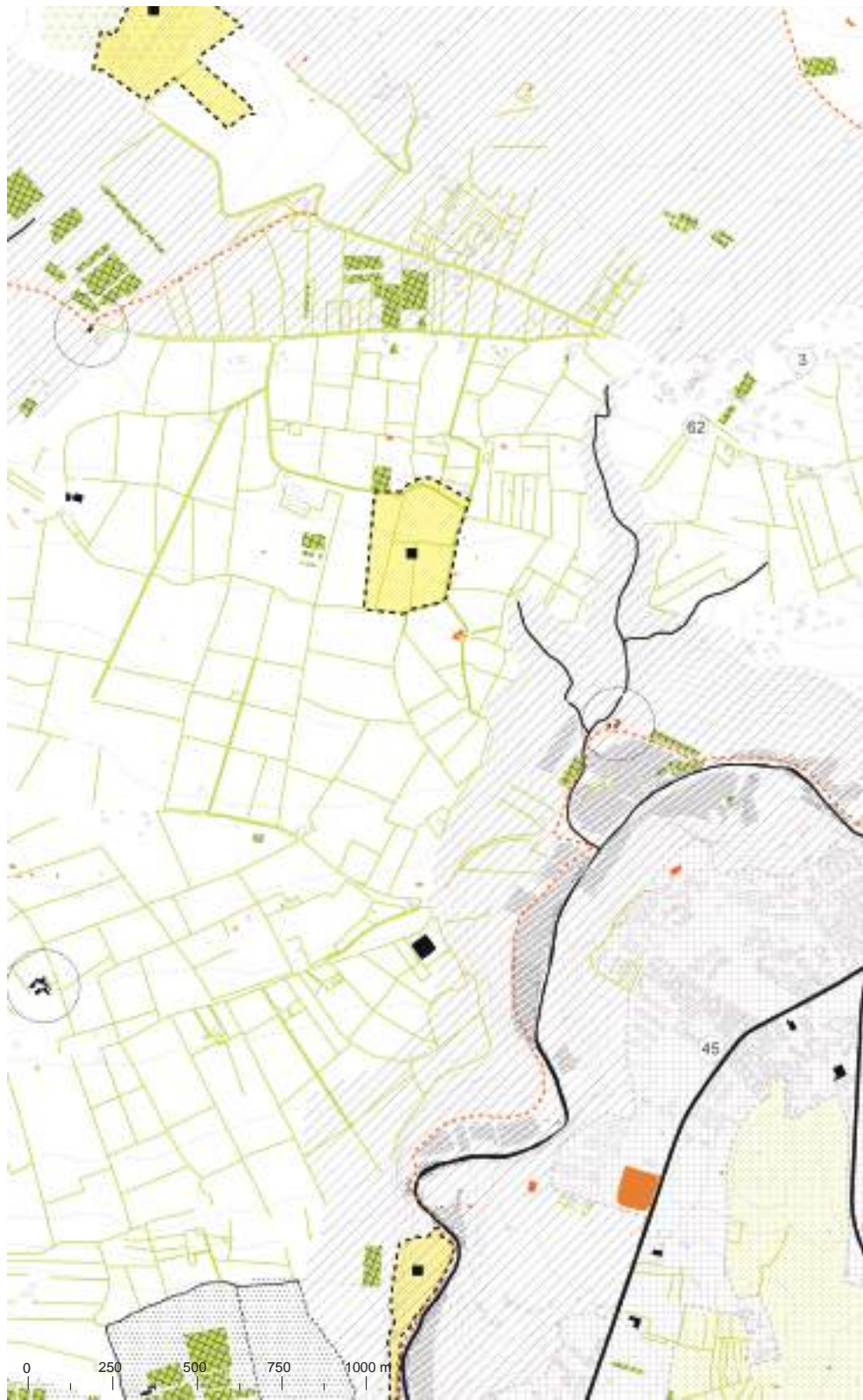
	Perimetro ambito urbano
	Er ambito costiero di rigenerazione urbana e ripristino ambientale
	Fcr fascia costiera di rigenerazione per infrastrutture di interesse pubblico
	E1 ambito agricolo multifunzionale e sperimentale
	E1a ambito agricolo di notevole interesse ambientale
	Fv Parco Rete ecologica e sistema parchi
	E2 ambito agricolo di coltivazione estensiva e intensiva
	E3 ambito agricolo collinare con prevalenza di colture arboree

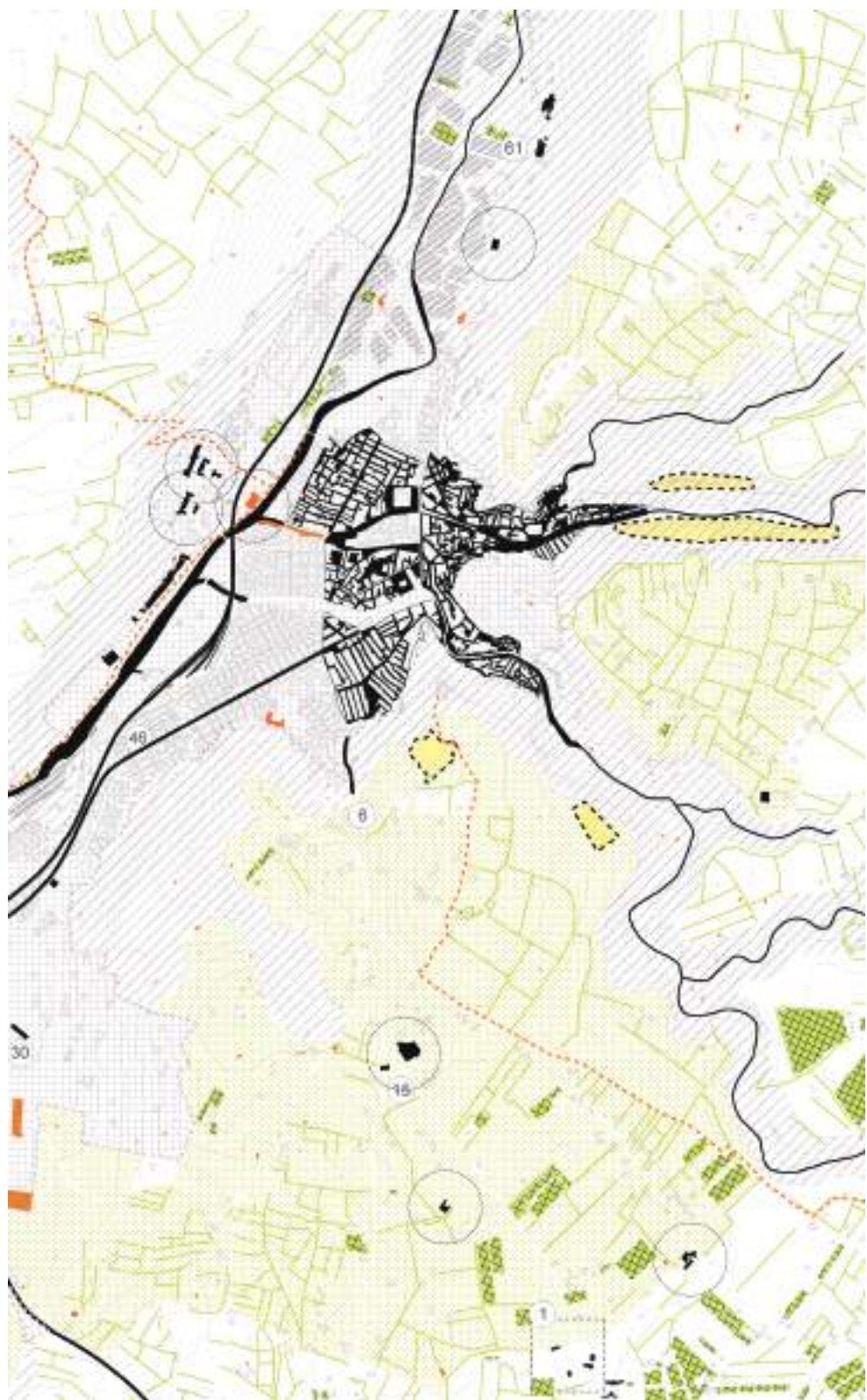
Nota: si rimanda alle tavole n.5 per maggiore dettaglio di legenda





La fascia produttiva



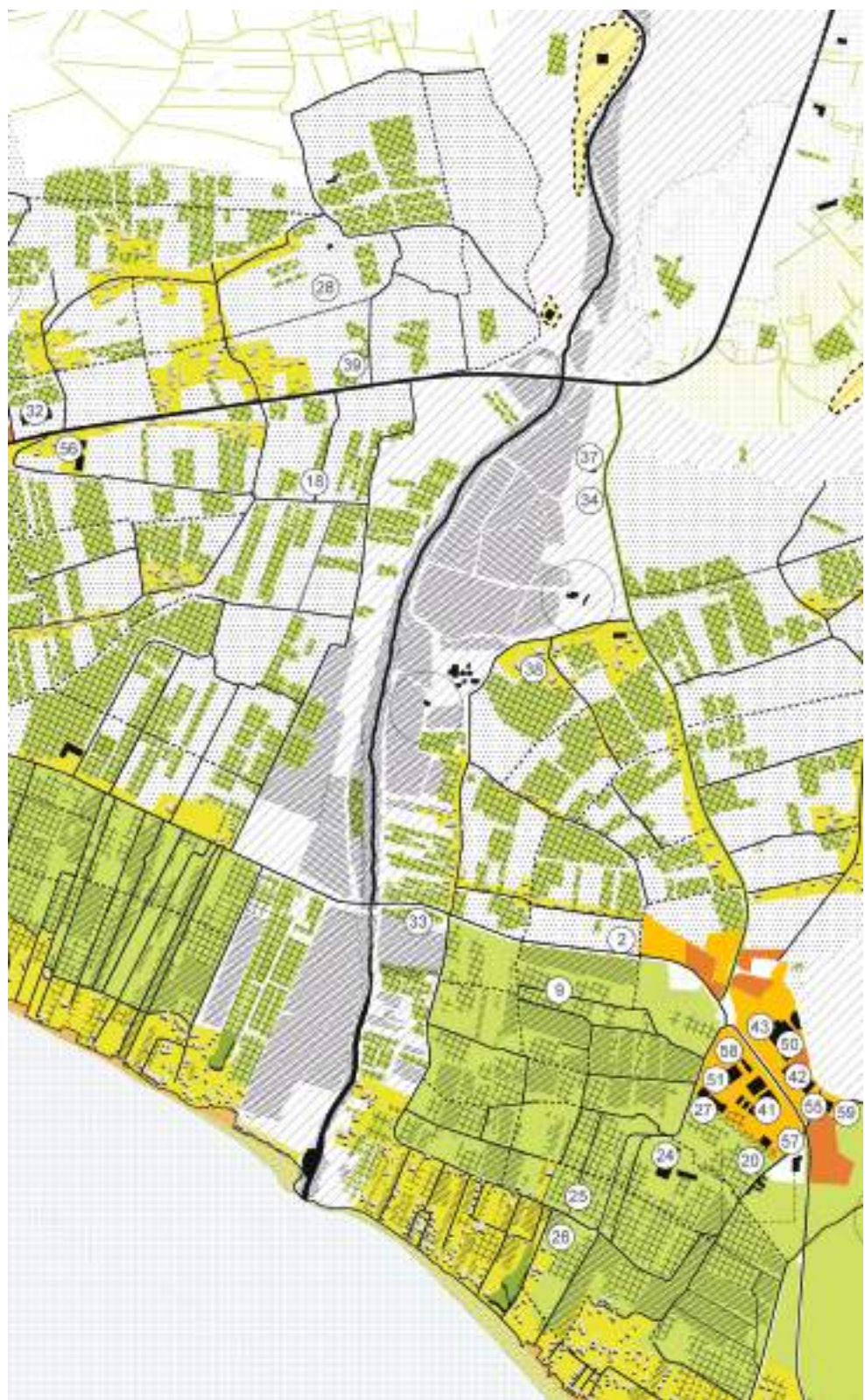




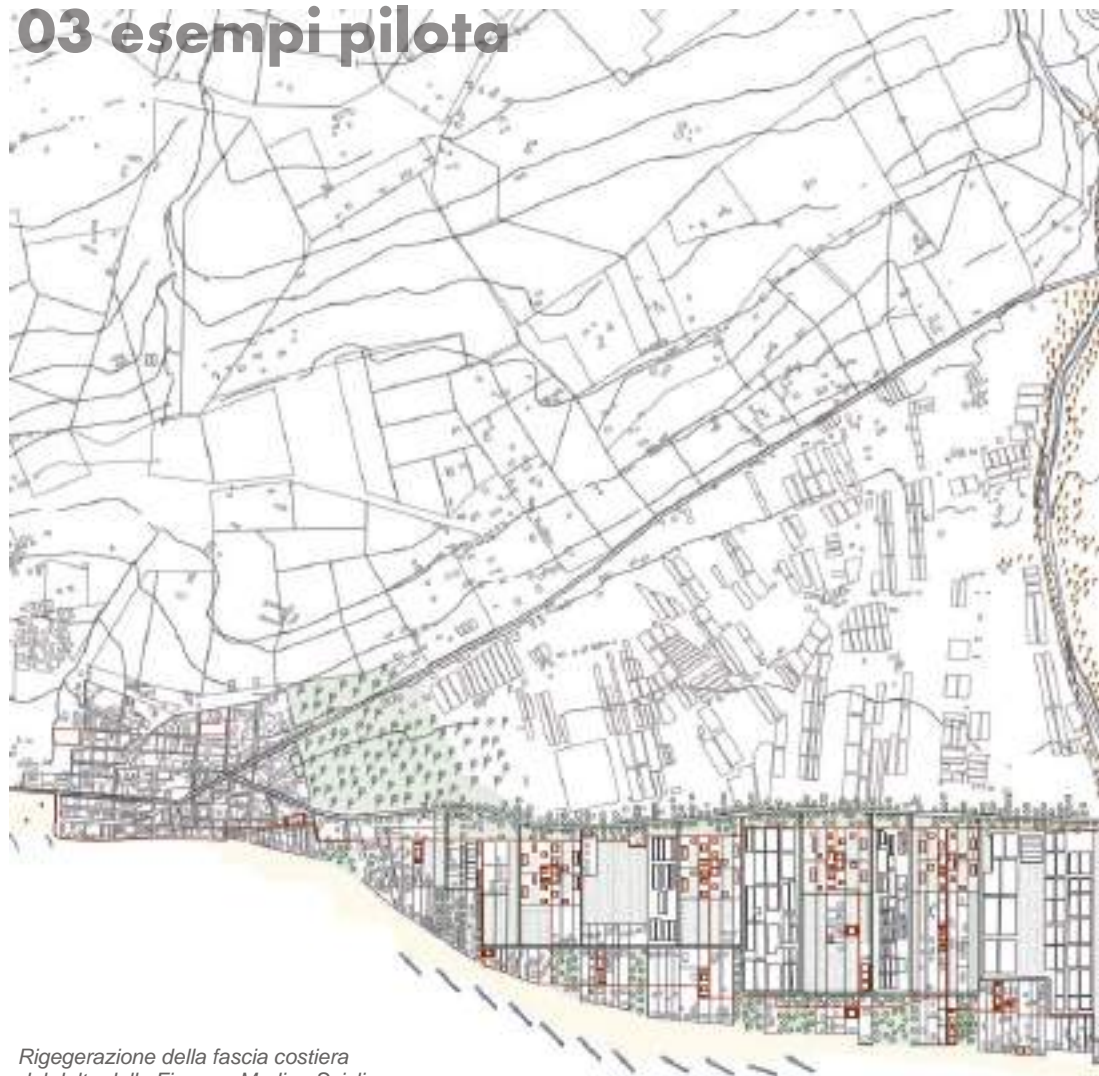
Elaborazione gruppo di ricerca DAStU







03 esempi pilota



326

*Rigenerazione della fascia costiera
del delta della Fiumara Modica-Scicli.
Elaborazione di Natasha Rassi*

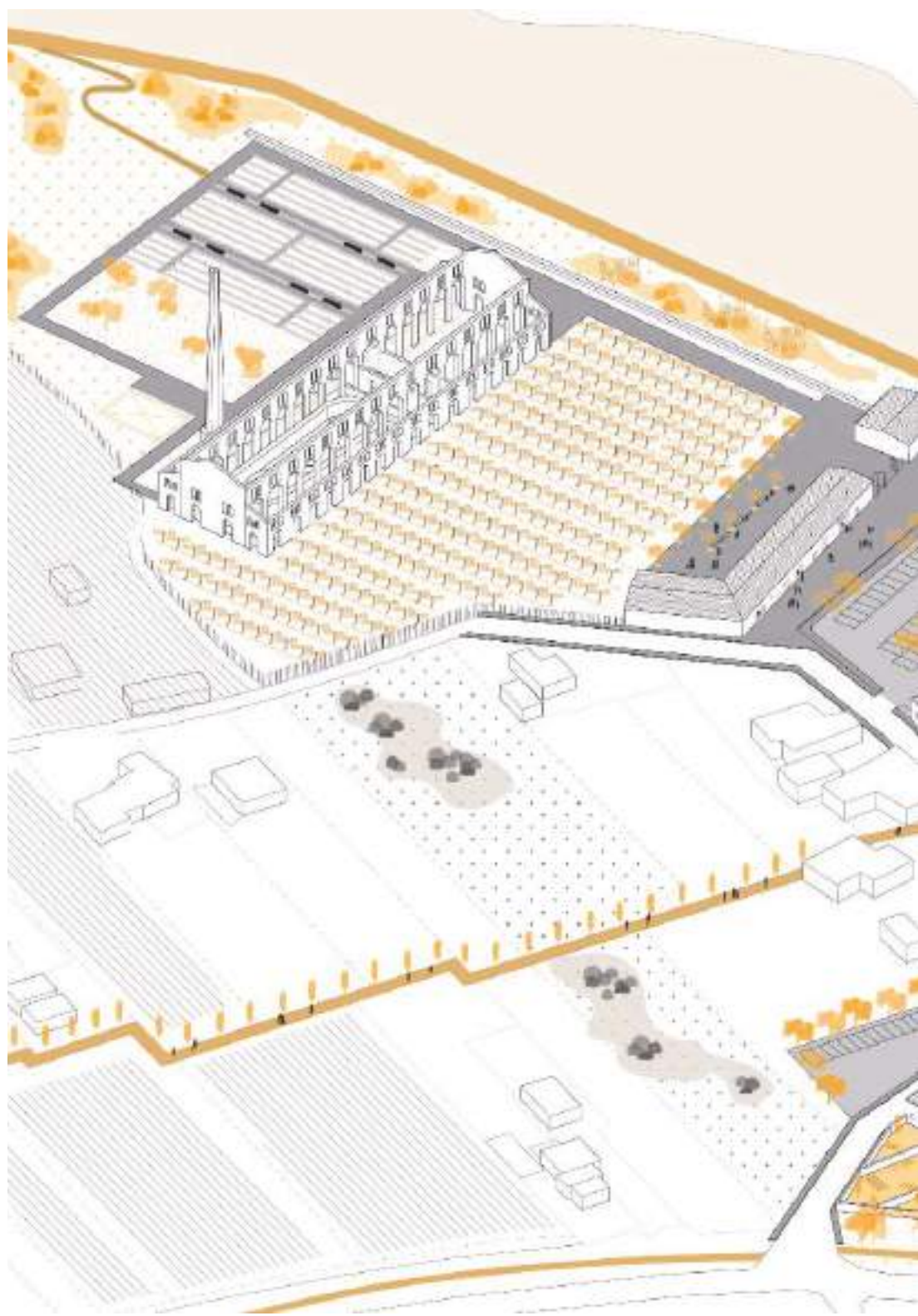


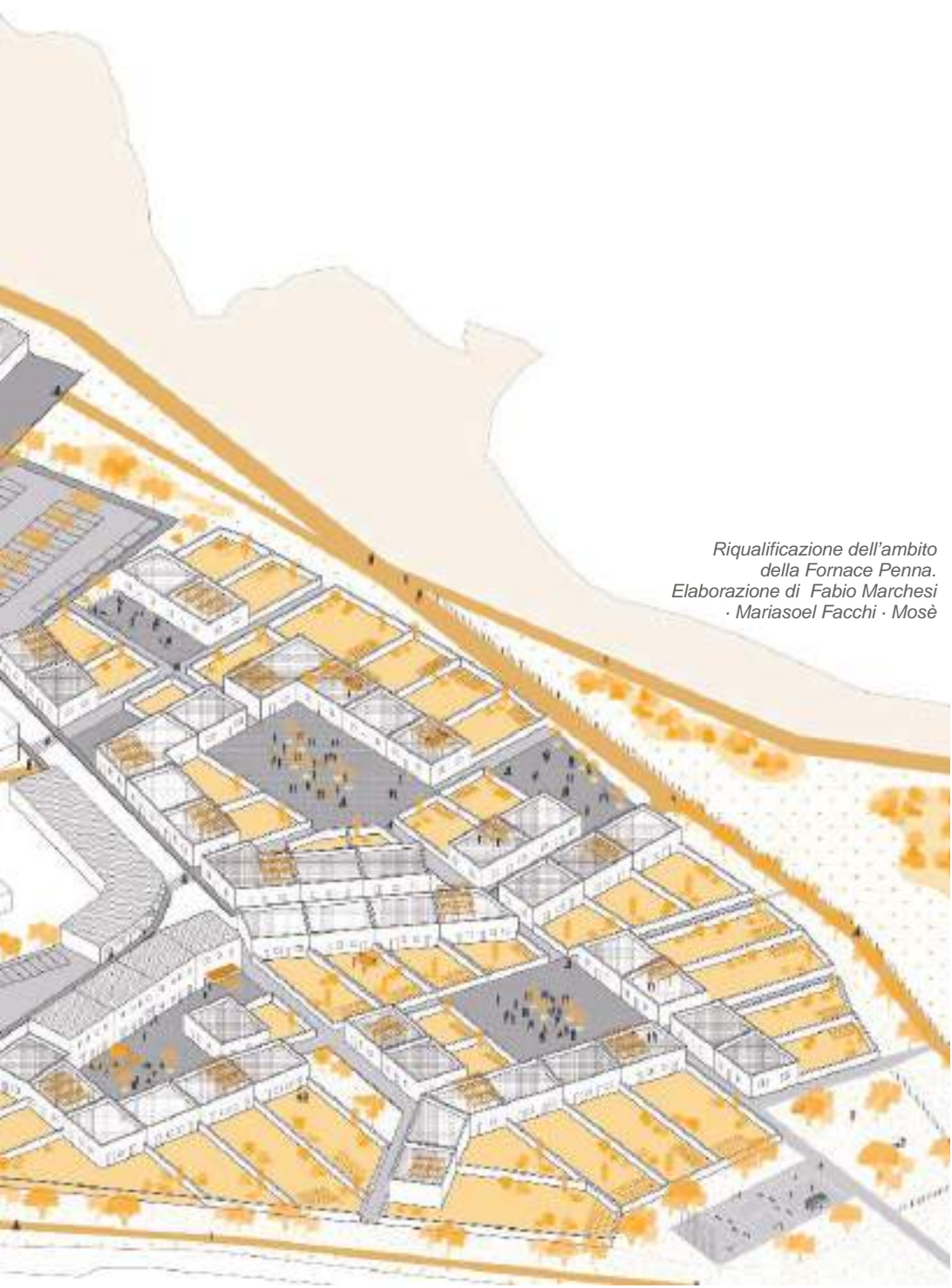




elaborazione di Cristian Iera, Giorgio Zambon, Giulia Morandini







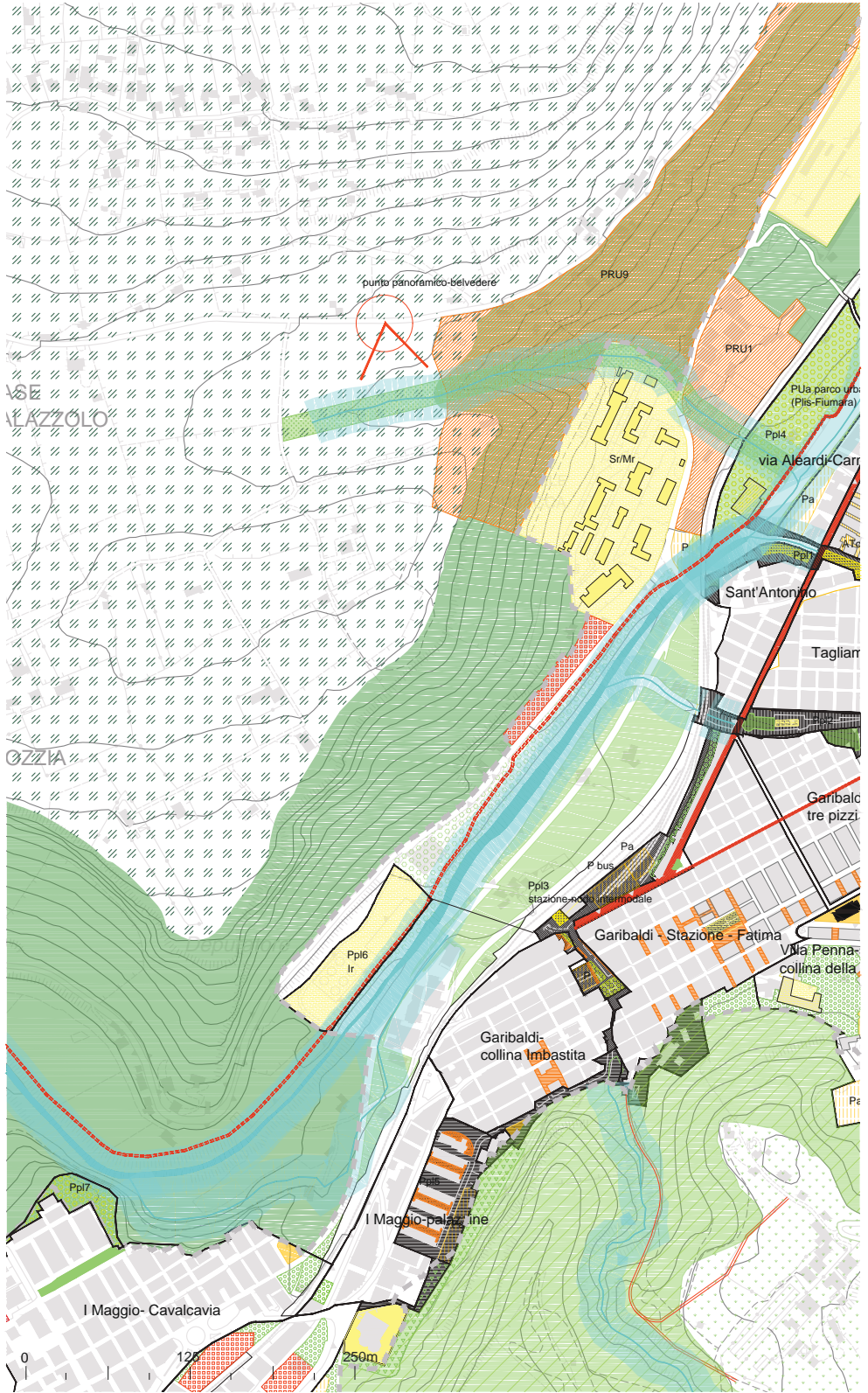
*Riqualificazione dell'ambito
della Fornace Penna.
Elaborazione di Fabio Marchesi
· Mariasoel Facchi · Mosè*

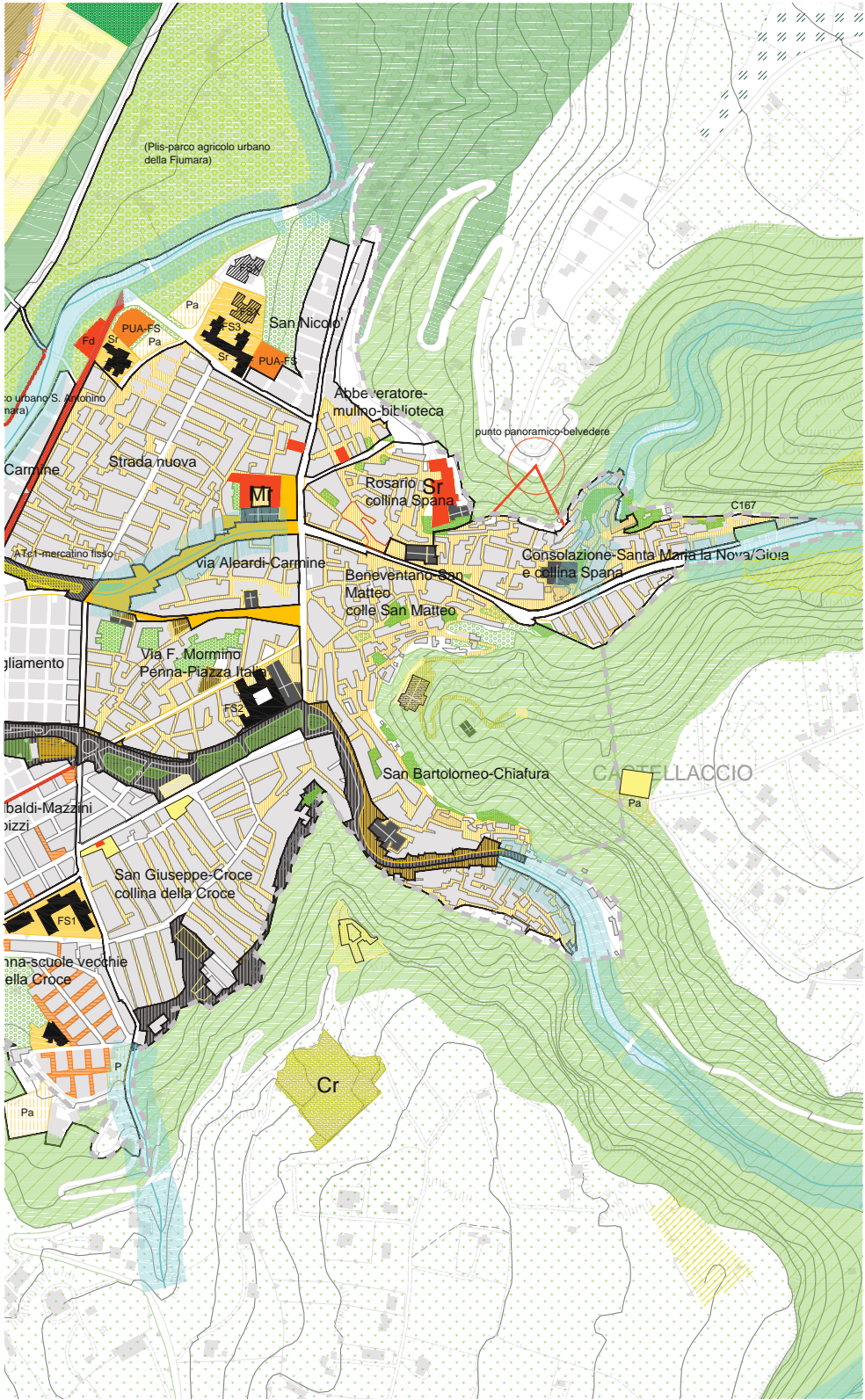


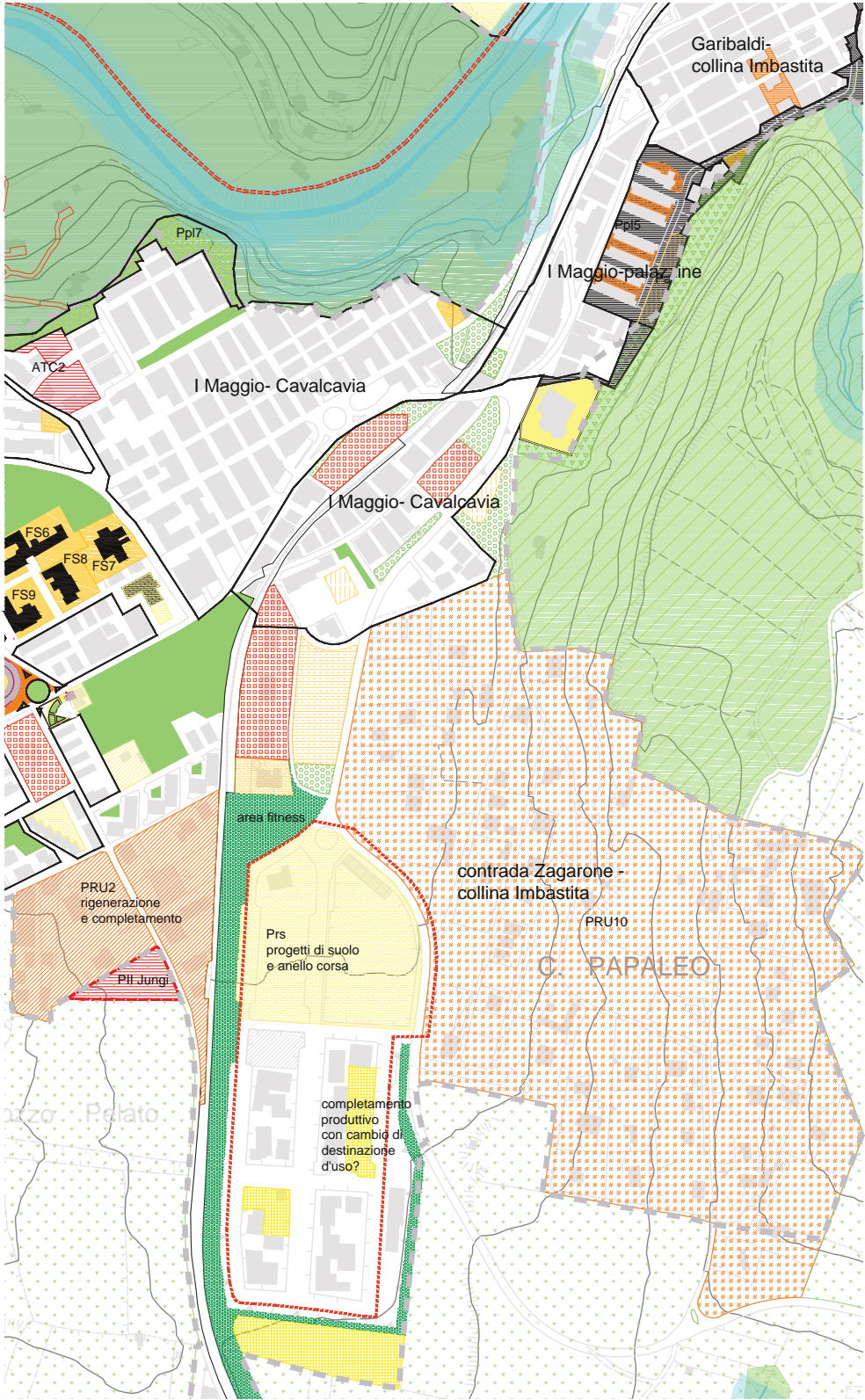
6. APPENDICE /APPUNTI PER UN APPROFONDIMENTO

Nella seguente appendice si riportano alcuni materiali di lavoro che hanno accompagnato la produzione di questo documento di Indirizzi e che riflettono ad un livello di dettaglio maggiore rispetto agli scenari sopra illustrati.

Gli elaborati che seguono riportano pertanto, oltre al un disegno dello spazio fisico, una serie di appunti, annotazioni e ulteriori indicazioni, che potranno essere utili all'ufficio di Piano nel momento di redazione del Piano preliminare e definitivo.



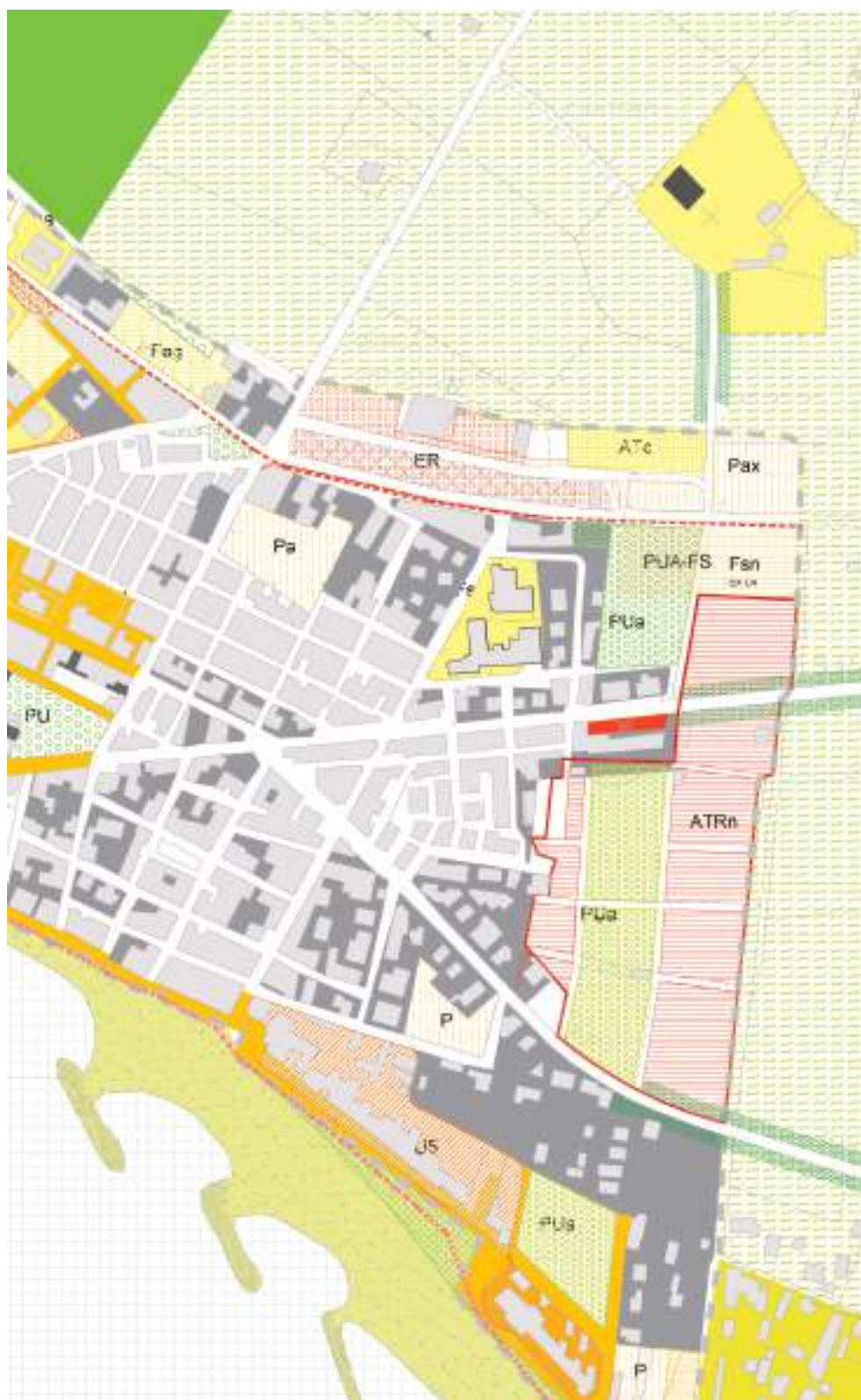


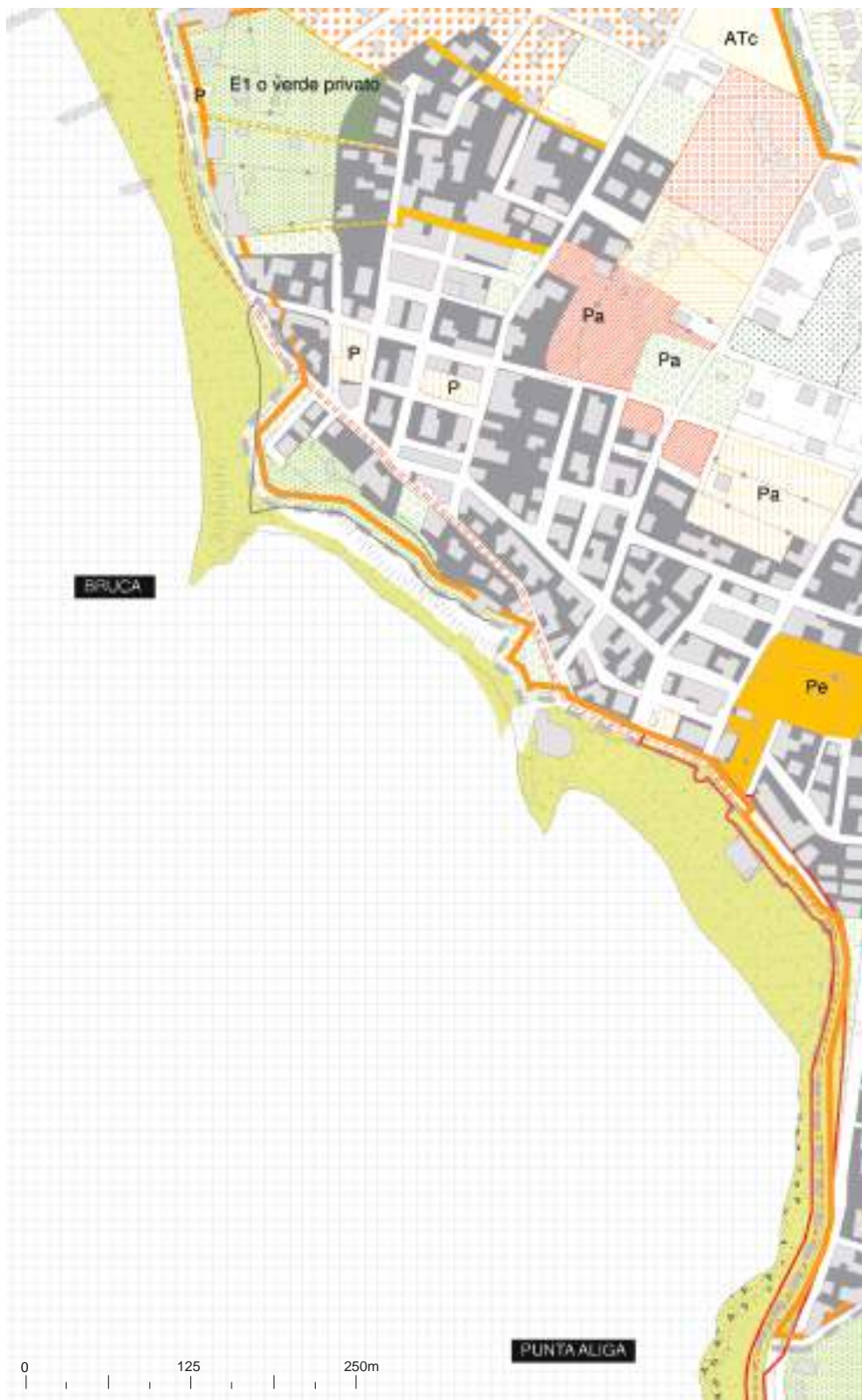


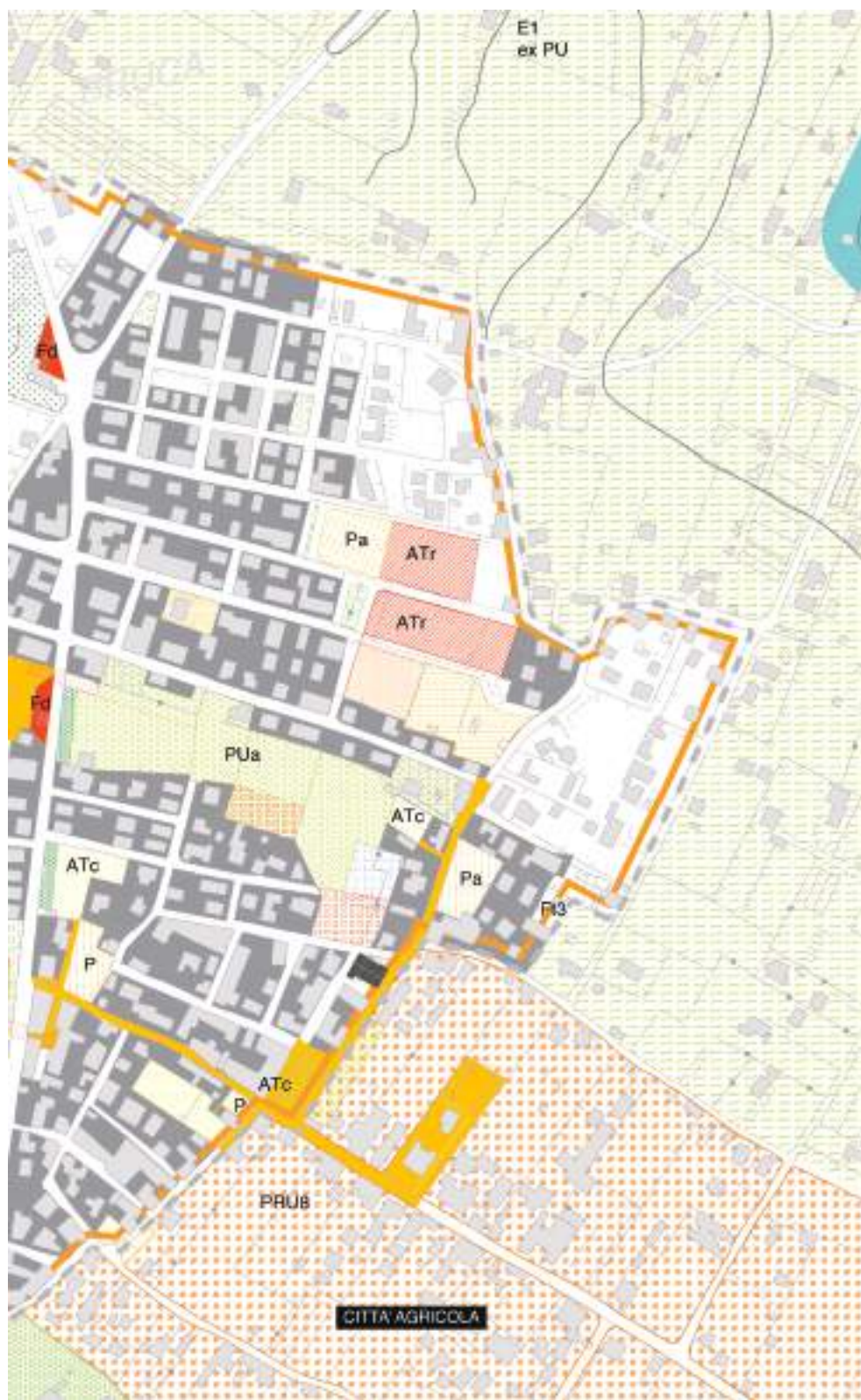










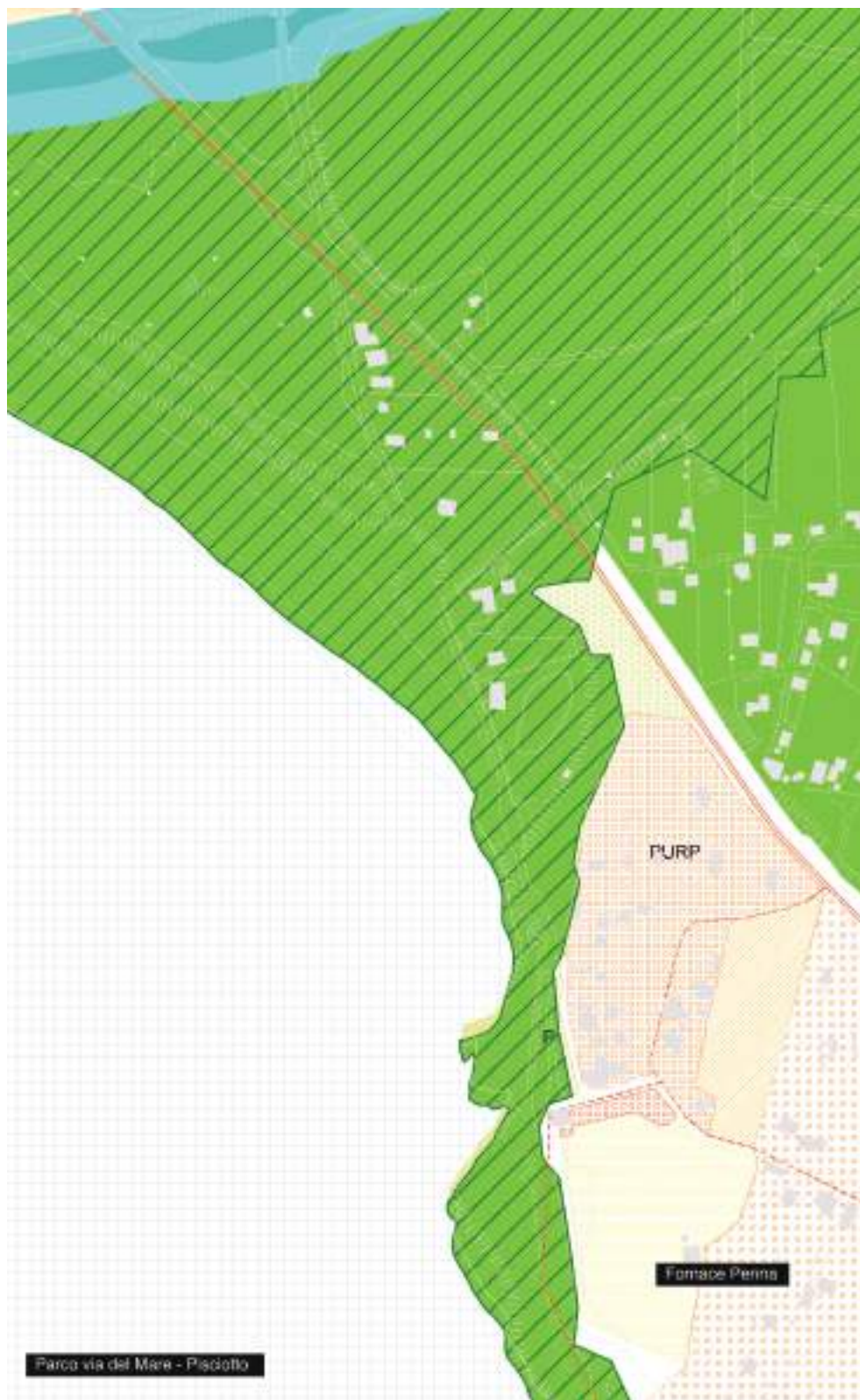



























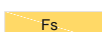
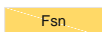




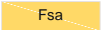


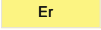
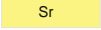
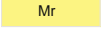

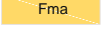


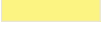



















	confine comunale
	reze delle acque superficiali e sotterranee
	spiaggia
	elementi della rete ecologica primaria
	ambiti SIC e ZPS (Macchia foresta del Fiume Irminio-foce, Conca del Salto-Mangiagesso; C.da Religione-Pisciotta)
	Parco della foce dell'Irminio - proposta ripimentrazione per l'inserimento nel Parco nazionale degli Iblei o di ampliamento del SIC o inclusione nel PLIS
	PLIS (Parco agricolo locale di interesse sovracomunale) della Fiumara Modica - Scicli
	PEX_parchi extraurbani di progetto (Parco di Chiafura-Tre colli; Parco didattico delle cave e del riciclo di truncafila-San Biagio; Parco geominerario C.da Steppenosa; Parco avventura del bosco di C.da Mangiagesso, parco lineare costiero di via del Mare e costa di Carro),
	RE: elementi della rete ecologica primaria (vincolo di inedificabilità totale)
	ACA_ambito di compensazione ambientale (ripristino cordone dunale e macchia mediterranea)
	Servizi ecosistemici /compensazioni_Infrastrutture verdi - filari di prima grandezza lungo le infrastrutture e l' ingresso centri urbani
	standard da mantenere come servizi eco-sistemici (orti temporanei condivisi)
	PUa: parco urbano verde, alberato e attrezzato per il tempo libero, il gioco e lo sport
	Verde privato (da mantenere)
	Ambito agricolo collinare (ex e4, ma da rivedere indici e protezione elementi del paesaggio esistenti, alberature e muru a secco, movimenti di suolo e regolam. strade bianche)
	Ambito agricolo per la coltivazione estensiva ed intensiva (ex E6 ed e 6 sa, con regolam. specifico per impianto serre e strade rurali. Qui è compresa anche la zona del mercato ortofrutticolo di Donnalucata e di Arizza)
	Ambito agricolo di notevole interesse ambientale (ex E1a, con inedificabilità, possibilità colture a cielo aperto)
	Ambito agricolo strategico di rinnovamento multifunzionale e sperimentale (ex E1/E1a, E6st indice molto basso con predilezione colture a cielo aperto e aziende innovative. Consentiti cambi di destinazione d'uso con funzioni compatibili con la fascia agricola costiera per la recettività agrituristica e i servizi collettivi per la fruizione del mare. Prevista perequazione e compensazione.
	Ambito costiero di rigenerazione urbana e ripristino ambientale. Consentita la ristrutturazione edilizia, demoricostruzione e il cambio di destinazione d'uso con funzioni compatibili con i servizi per la fruizione del mare e per la recettività turistica con oneri o opere dirette alla fascia di rigenerazione costiera per infrastrutture di pubblico interesse
	Fascia costiera di rigenerazione per infrastrutture di pubblico interesse
	Perimetro ambito urbano
	PUm: spazio pubblico minerale (piazza, campo sportivo, area attrezzata pavimentata)
	Pe: parcheggio esistente
	ZTL esistente
	percorso ciclopedonale principale di progetto parzialmente su sentiero esistente
	percorsi a carattere pedonale di progetto (con ampio marciapiede o percorso dedicato al pedone e alle biciclette)
	Fs: Servizio scolastico esistente
	Fsn: Servizio scolastico (nido) esistente


	Fsc	Fsc: servizio collettivo esistente
	Fsa	Fscsp: servizio collettivo polifunzionale esistente
	Ci	Cave da riqualificare e/o riusare
	Ir	Impianti da riqualificare o riusare
	Er	Edifici da rigenerare edifici da riqualificare o rifunzionalizzare
	Sr	Servizi da rigenerare o rifunzionalizzare
	Mr	Monumenti da rifunzionalizzare o restaurare
	Sr	Attrezzature da rigenerare
	Fma	servizi per la fruizione del mare esistenti
		Ambiti di cava esistenti
	Fd	Fd - Distributore carburanti esistenti
		Attrezzature di interesse generale esistente
	Ft2	Attrezzature turistico-recettive esistenti (Ft2)
	Ft3	Ft3 - Attrezzature per il tempo libero esistente
	Ft4	Ft4 - servizi e attrezzature
	Ft4	Ft4 - servizi e attrezzature


350


		lotti edificati rilevati
	ATR:	ambiti di trasformazione residenziale
	ATpc:	ambiti di trasformazione commerciale e/o produttivo
	ATC:	ambiti di trasformazione commerciale
	ATP:	ambiti di trasformazione produttivo
	PURPP	(piani unitari di recupero pubblici-privati): ambiti strategici ai fini turistici lungo la fascia costiera da riqualificare attraverso programmi unitari di rigenerazione pubblico-privata (possibile demolizioni ricostruzione/ perequazione - compensazioni /ripristino ambientale)
	CITTA' AGRICOLA CONSOLIDATA:	a ambiti rurali consolidati da tempo nella quale è visibile e da mantenere la struttura rurale dei lotti. Qui si prevede un indice di edificazione di completamento pari a quello dei lotti limitrofi (esclusivamente entro il perimetro urbano) , è consentita la ristrutturazione e il mantenimento di orti e giardini privati. E' possibile il cambio destinazione d'uso con attività compatibili che rispettino le stesse nta (fruizione mare, recettività eco-sostenibile, piccola attività commerciale/vendita al dettaglio)
	AMBITI RURALI DI CONVERSIONE E COMPLETAMENTO URBANISTICO -	ambiti agricoli ormai urbabilizzati per cui si presenta necessaria una riclassificazione e dove è urgente una "legalizzazione" parziale dei volumi edilizi e la realizzazione di opere e servizi di base oltre che in generale una riqualificazione complessiva dello spazio pubblico e del paesaggio
	AMBITI DI RIQUALIFICAZIONE E COMPLETAMENTO DEL TESSUTO PRODUTTIVO	_ questi ambiti sono connotati da un degrado del tessuto di carattere principalmente produttivo. Si prevede in questi ambiti di incentivare un rinnovo edilizio e di introdurre criteri di perequazione, compensazione e progettazione sostenibile.

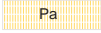
 CENTRI URBANI CONSOLIDATI_Completamento, piano del colore, premi volumetrici a chi finisce la propria casa, si mette a norma con gli impianti, a chi sistema lo spazio pubblico di pertinenza (piantimazione, recinzioni...)

 Programma di rigenerazione del suolo pubblico e di ripristino ambientale

 PPL_Progetti pubblici pilota prioritarie (da inserire nel Piano finanziario opere pubbliche di breve, medio e lungo termine)

 punti panoramici / belvedere


 verifiche di concessioni

 Pa: parcheggio alberato di progetto (suolo filtrante e alberature obbligatorie, recupero e depurazione acque)

 P: parcheggio di progetto (suolo minerale)

 ZTL e aree 30 di progetto (fissa, periodica o sperimentale)

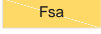
 attraversamenti


 Ps - progetti di suolo e play street


 Fsn: Servizio scolastico di progetto

 Fsn: Servizio scolastico (nido) di progetto

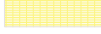
 Fsc: servizio collettivo

 Fsa: servizio sanitario di progetto

 Fma: servizi per la fruizione del mare di progetto

 Ambiti di cava non cessate o rilevate e da verificare

 Fd: Distributore carburanti di progetto

 Attrezzature di interesse generale esistente

 Ft2: Attrezzature turistico-recettive esistenti da verificare. (concessione)

 Ft3 - Attrezzature per il tempo libero di progetto

 Ft4 - attrezzature e servizi di progetto

BIBLIOGRAFIA

Libri:

A.A. V.V., Elementi per una Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Roma.

AA.VV., Quaderni di EsplorAmbiente. Le Carcare: storia e funzioni. Edizioni EsplorAmbiente, 2008

Coccia L., Di Campi A (a cura di, 2019), RuralEstudio. Indagini sul territorio rurale tra Italia ed Ecuador, Quodlibet, Macerata

Curci F., Formato E., Zanfi F. (a cura di) (2017), "Territori dell'abusivismo. Un progetto per uscire dall'Italia dei condoni", Donzelli Editore, Roma

Bollini, G., Laniado, E., Vittadini M.R. (2018), Valutare la rigenerazione urbana, Regione Emilia-Romagna, Bologna

De Rossi A. (a cura di, 2018), Riabitare l'Italia. Le aree interne tra abbandoni e riconquiste, Donzelli Editore, Roma

Dessi, V., Farnè E., Ravanello L., Salomoni M. (2016), Rigenerare la città con la natura. Strumenti per la progettazione degli spazi pubblici tra mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, Regione Emilia Romagna, Politecnico di Milano – Dastu, Maggioli Editore

Formato E., Zanfi F., Curci F. (2018), Territori dell'abusivismo, Donzelli Editore, Roma

Fusero P., Simonetti, F. (a cura di) (2005), Il sistema ibleo: interventi e strategie. Modica (RG), Ideal Print editori

Lanzani, A. (2016). Città territorio urbanistica tra crisi e contrazione. Muovere da quel che c'è, ipotizzando radicali modificazioni. Franco Angeli, Milano

McHarg Ian L. (1992), Design with nature, John Wiley & Sons, Inc., New York

Nifosì C, Secchi M. (2021), Territori in divenire. Scenari e progetti per la laguna di karavasta, Lettera Ventidue, Siracusa

Pagliarini D. (2008). Il paesaggio invisibile. Dispositivi minimi di neo-colonizzazione. Libria, Melfi

Trombino, G., Abbate, G., Cannarozzo, T. (2011), Centri storici e territorio. Il caso Scicli, Alinea

Waldheim C.(2016), Landscape as urbanism: a general theory, Princeton University Press

Articoli:

Abbate, Giuseppe (2016). Processi di rigenerazione nei centri urbani della Sicilia sud-orientale. Urbanistica informazioni - Special issue, Sessione Rigenerazione urbana. www.urbanisticainformazioni.it/IMG/pdf/02_ii_sessione.pdf

Attardo A. (2011), Il paesaggio agrario ibleo nella provincia di Siracusa http://www.italianostrae-ducuzione.org/wp-content/uploads/2019/01/001_Attardo_-Paesaggio-agrario-ibleo.pdf

Barone U. (2019), Le tre rivoluzioni agrarie e l'"oro verde" del modello Ragusa; <https://www.ragusaoggi.it/le-tre-rivoluzioni-agrarie-e-loro-verde-del-modello-ragusa-di-uccio-barone/>

Distefano S., Raniolo F. (2017), Ragusa e gli Iblei, rivista "Il Mulino" Rubrica: Cartoline dall'Italia/Sicilia >> viaggio in Italia, 13 giugno 2017

Brighi E., Orioli V., Proli S. (2017), Il progetto urbano ai tempi della rigenerazione: esperienze sul campo nei centri minori della Romagna, in *Ecowebtown* n. 19.

De Meulder B., Wambecq W. (2018), Between Land and Sea: Reshaping the Belgian Coastline. A Case Study between Ostend and Blankenberge, *The Plan Journal*

Distefano S., Raniolo F., Viaggio in Italia. Ragusa e gli Iblei, rivista "Il Mulino" Rubrica: Cartoline dall'Italia/Sicilia, https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS_ITEM:3932

Fabian, L. Extreme cities and isotropic territories: Scenarios and projects arising from the environmental emergency of the central Veneto città diffusa. *Int J Disaster Risk Sci* 3, 11–22 (2012). <https://doi.org/10.1007/s13753-012-0003-5>

Geldof, C., Janssens, N., Goossens, C., Goris, E., Pelger, D., Labarque, P., (2011). The Future Commons 2070, MAP C01 HARwich to Hoek van Holland and Dover Strait, magnificentsurroundings.org, Ghent, Belgium

Goula M., Pérez., Spanou (2012), "Tour-scapes or how to convert mature tourism destinations to complex sustainable landscapes; the strategy of the second coast", in *Ara Journal of Tourism Research*, No 2 Vol. 3

Micciché S., Fornaro S., (2018), *Scicli: storia, cultura e religione* (secc. V-XVI), Carocci Editore

354

Micciché S., *Scicli: onomastica e toponomastica*, *Il Giornale di Scicli*

Militello E. (2007), *Scicli tra archeologia e storia*, *Il Giornale di Scicli*

Militello P., (a cura di) (2008), *Scicli, archeologia e territorio*, Progetto KASA, Officina di studi medievali, Palermo

Nifosì C. (2019), *Scicli, laboratorio di sperimentazione per la rigenerazione urbana e civica*, Atti della Conferenza IFAU, 2019

Nifosì C. (2019), *Scicli, laboratorio di sperimentazione per la rigenerazione urbana e civica*, Atti della Conferenza IFAU, 2019

Pasqui, Gabriele (2018), *Le Grandi trasformazioni di Milano*, Dossier Editoriale Domus di ottobre 2018, pagg.16-26

Renzoni, C., Savoldi, P., *Oltre il recinto: tornare a scuola con una prospettiva urbana* <https://inchieste.ilgiornaledellarchitettura.com/oltre-il-recinto-tornare-scuola-prospettiva-urbana/>

Secchi B, *Il progetto di suolo*, in "Casabella" 520, 1986

Secchi B., Vigano P., *Atti del convegno "Nuove Ecologie"*, Modena 24 maggio, 2008

Ricerche

A.A. V.V. (2014), Elementi per una Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Roma.

ANCSA (2017), con la collaborazione del Cresme. Centri storici e futuro del Paese. <http://www.cresme.it/doc/rapporti/Centri-storici-e-futuro-del-Paese.pdf>

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente – Dipartimento di Urbanistica; SIAB (Sistema informatico Abusivismo), Rapporto Abusivismo in Sicilia, Gennaio 2009-Dicembre 2017

Assessorato Regionale Territorio e Ambiente n. 1376 del 24/11/03; Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Regione Sicilia n°3 in data 16.01.2004; Presa d'atto dal Consiglio Provinciale con delibera n°72 in data 15.07.2004

Associazione Matera 2020 (2019). Linee guida del programma per "La città che sale" www.matera2020.it/docs/Linee_Guida_Programma_Matera_2020_def.pdf

BES - Istat-Paesaggio e Patrimonio culturale (aggiornamento Luglio 2018). <https://www.sisel.regione.lombardia.it/statlomblight/content/paesaggio-e-patrimonio-culturale-bes-aggiornamento-luglio-2018>

Biffi L., Dodaro F., Morabito A., Pergolizzi A., (a cura di), Abbati l'abuso | I numeri delle (mancate) demolizioni nei comuni italiani, Legambiente: Roma, 2018

Bellini, G. e Lipizzi, F. (a cura di), 6° Censimento Generale dell'Agricoltura, Atlante dell'agricoltura italiana, ISAT, 2013. e Barberis, C. (a cura di) Capitale umano e stratificazione sociale nell'Italia agricola secondo il 6° censimento generale dell'agricoltura 2010, ISTAT, 2013

EEA (European Environmental Agency), Urban adaptation to climate change in Europe 2016. Transforming cities in a changing climate, 2016.

Enea S. Teresa, Centro Ricerche Ambiente Marino, La Spezia, Dipartimento Scienze Della Terra, Università Di Parma, Parma, "Elementi di gestione costiera". Erosione costiera. Lo stato dei litorali italiani, parte prima e seconda, ISSN/0393-3016 https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS_ITEM:3932

ISPRA. Annuario in cifre dei dati ambientali 2020 - ISPRA, Stato dell'Ambiente 95/2021 ISBN 978-88-448-1040-5 https://www.isprambiente.gov.it/files2021/pubblicazioni/stato-ambiente/aic_3maggio.pdf

ISPRA, La qualità dell'aria in Italia, I Edizione 2020 <https://www.isprambiente.gov.it/it/archivio/eventi/2020/12/presentazione-del-report-snpa-la-qualita-dellaria-in-italia-i-edizione-2020>

ISPRA, Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2020, Report SNPA n. 15/2020; <https://www.isprambiente.gov.it/it/attivita/suolo-e-territorio/il-consumo-di-suolo/i-dati-sul-consumo-di-suolo>

ISTAT, Scheda ISTAT Sicilia, La Sicilia, un territorio che cambia, Profili demografici e contesto sociale, Istat, 2015(dati 2013)

ISTAT, BES 2019, Il benessere equo e solidale in Italia, ISTAT, 2019

ISTAT, BES 2020, Il benessere equo e solidale in Italia, ISTAT, 2020

Legambiente, Osservazioni sui progetti di tutela della fascia costiera della Provincia di Ragusa, a

cura del "Comitato Intercircoli di Legambiente della Provincia di Ragusa" (Circoli di Ragusa e Ispica) Libero Consorzio Comunale di Ragusa, Statistiche in pillole, Ufficio Statistica (dati 2015-18)

LIFE11 NAT/IT/000232 - Linee guida per fronteggiare l'erosione costiera. Nelle aree del progetto Life Leopoldia, Università degli Studi di Catania, G. Tomaselli, L. Carullo, S. Sciandrello, 2014.

Linee Guida Nazionali per la difesa della costa dai fenomeni di erosione e dagli effetti dei cambiamenti climatici, novembre 2016. Tavolo nazionale sull'erosione costiera MATTM-regioni con il coordinamento tecnico di ISPRA

MATTM-Regioni, 2018. Linee Guida per la Difesa della Costa dai fenomeni di Erosione e dagli effetti dei Cambiamenti climatici. Versione 2018 - Documento elaborato dal Tavolo Nazionale sull'Erosione Costiera MATTM-Regioni con il coordinamento tecnico di ISPRA

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile, Ottobre 2017

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Strategie regionali per lo sviluppo sostenibile. Indagine sul processo di definizione, marzo 2020

Ministero dell'ambiente. Progetto coste; http://www.pcn.minambiente.it/viewer/index.php?services=Progetto_coste_2017

Ministero dell'ambiente. Direzione generale per la salvaguardia del territorio e delle acque. "L'erosione costiera in Italia. Le variazioni della linea di costa dal 1960 al 2012. Agg. Mar2017"

Ministero dell'Ambiente, tratti a potenziale rischio di erosione costiera per beni esposti
Testo L.R. Sicilia 13/08/2020, n. 19 - Nuova legge urbanistica

Munafò, M. (a cura di), 2020. Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici. Edizione 2020. Report SNPA 15/20

Musco F., (LAP-Local Adaptation Plan). Planning for Adaptation to Climate Change – Guide Lines for Municipalities, condotto con la collaborazione di ISPRA e di altri partners nell'ambito di ACT – Adapting to Climate change in Time, finanziato dalla Commissione europea nel programma LIFE. Cfr Life Project No LIFE08 ENV/IT/000436

Pluchino G., (2018). Città informali. Il caso di Scoglitti, Idee per un progetto di riqualificazione del territorio, https://issuu.com/giorgiopluchino91/docs/tesi_giorgio_pluchino_media_risoluz

Regione Siciliana-Assessorato Territorio e Ambiente Dipartimento di Urbanistica (2017), Rapporto sull'abusivismo edilizio e sullo stato di definizione delle Istanze di sanatoria Edilizia. Osservatorio Regionale delle violazioni edilizie e delle sanatorie (rapporto 2017).

Secchi, Bernardo (2/1/2002). Pensare la città. Il Grillo. Puntata realizzata con gli studenti del liceo scientifico "Giordano Bruno" di Torino. Trascrizione dell'intervista.

Statistiche in pillole, i 12 comuni del libero consorzio comunale di Ragusa, Ufficio Stampa, dati Aggiornati al 31/12/2018

Sitografia:

<http://www.comune.scicli.rg.it>

https://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio_immagini/Galletti/Comunicati/snsvs_ottobre2017.pdf

https://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/allegati/sviluppo_sostenibile/rapporto_strategie_regionali_sviluppo_sostenibile_marzo_2020.pdf

https://www.minambiente.it/sites/default/files/archivio/biblioteca/monografia_variazioni_linea_costa_mar17.pdf

<https://unric.org/it/agenda-2030/>

<https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda>

<https://www.lavoripubblici.it/news/Regione-siciliana-Presentato-dal-Governo-un-ddl-in-materia-di-abusivismo-edilizio-21127>

<https://climate-adapt.eea.europa.eu/metadata/guidances/planning-for-adaptation-to-climate-change-guidelines-for-municipalities>

http://www.eurosion.org/project/eurosion_it.pdf

pti.regione.sicilia.it/ Parchi, riserve ed aree protette

http://territorio.provincia.ragusa.it/system/additions/288/original/La_riserva.pdf?1316078257;

<http://www.parks.it/riserva.macchia.foresta.irminio/map.php>

<http://www.unanuovaprospettiva.it/nuovaprospettiva/sites/default/files/ipparino.pdf>

<https://www.provincia.ragusa.it/upload/news/Parcolblei>

<https://www.galterrabarocca.com>

<https://www.ucomidrogeosicilia.it/contratto-di-costa/>

[http://www.Sole 24 Ore Lab 2020](http://www.Sole24Ore.com)

<http://www.cresme.it/doc/rapporti/Centri-storici-e-futuro-del-Paese.pdf>

<https://www.donnalucata.it/notiziistoriche.htm>

<http://www.terraiblea.it/la-fiumara-di-modica.html>

