



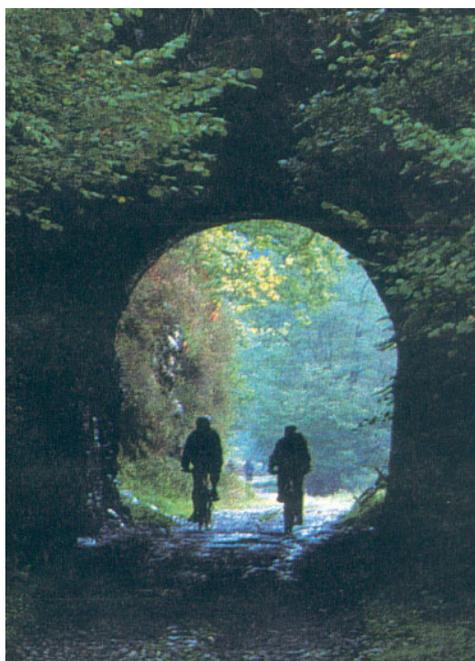
REGIONE SICILIANA

DIPARTIMENTO
TRASPORTI E COMUNICAZIONI



MEDOC

PROGETTO REVER MED
PROGRAMMA INTERREG III B



**STUDIO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE DI PERCORSI VERDI
DEDICATA ALLA MOBILITÀ NON MOTORIZZATA IN SICILIA**

RELAZIONE

PALERMO, 10 APRILE 2004

I PROGETTISTI
ING. GIAMBATTISTA CONDORELLI
ING. PAOLO SIMON

STUDIO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE DI PERCORSI VERDI- DEDICATA ALLA MOBILITÀ NON MOTORIZZATA IN SICILIA

PREMESSA

La Legge 19 ottobre 1998 n° 366 «NORME PER IL FINANZIAMENTO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA», pubblicata sulla G.U.R.I. del 23-10-98 (testo riportato in appendice), ha dettato le norme per la valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclistica, sia cittadina, allo scopo di limitare, ove possibile, il traffico motorizzato, sia extra urbana, per sviluppare un'offerta particolarmente gradita ad una fascia ogni anno più numerosa di turisti italiani ed europei.

Alle regioni è stato affidato il compito di redigere i piani di riparto dei finanziamenti per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati.

A riprova del movimento di interesse suscitato dall'uso della bicicletta, con D.M. 30 novembre 1999, n° 557, pubblicato nella Gazz. Uff. 26 settembre 2000 n° 225 è stato emesso il «REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA DEFINIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI» (anch'esso riportato in appendice).

Contemporaneamente e con iniziativa parallela, nell'ambito della Comunità Europea, è stato approvato un programma denominato «REVERMED» (Rete Verde Europea per il Mediterraneo), che si articola in sottoprogrammi e che interessa la Sicilia con quello denominato «INTERREG III B MEDITERRANEO OCCIDENTALE». Tale programma prevede, mediante appositi finanziamenti, lo sviluppo di studi di itinerari e la realizzazione di azioni pilota in materia di definizione di strategie per la creazione di una rete di percorsi verdi così da favorire una mobilità non motorizzata tra le regioni dell'area del Mediterraneo Occidentale.

Per il raggiungimento degli obiettivi previsti, si è reso necessario avviare gli studi di itinerari in ambito regionale e in data 10 aprile 2002 il Dirigente Generale del Dipartimento Trasporti e Comunicazioni dell'Assessorato del Turismo, delle

Comunicazioni e dei Trasporti, con proprio Decreto n° 52/Serv. 6 ha istituito un tavolo tecnico fra i rappresentanti delle Province, degli Enti Parchi, degli Enti gestori di Riserve, delle Associazioni nazionali «F.I.A.B., Greenways, A.I.C.C.», delle Associazioni amatoriali di ciclo-turismo e ciclo-escursionismo, e più in generale degli Enti Pubblici interessati alla specifica attività, per l'acquisizione di elementi propedeutici alla programmazione di itinerari di piste ciclabili integrate.

Nelle cinque riunioni, in cui si sono svolti i lavori del suddetto tavolo tecnico, sono state accolte le indicazioni ed i chiarimenti degli esperti riguardo la pianificazione e la programmazione degli itinerari ciclabili e l'opportunità di proporre, nell'ambito del «PIANO DIRETTORE», linee guida risolutive per la mobilità ciclistica da inserire nel «PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITÀ».

PROPOSTA LEGGE REGIONALE

Nelle riunioni del tavolo tecnico è stata posta in evidenza la mancanza di una legge regionale per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica, essenziale per coordinarne gli interventi tecnici e finanziari.

Fino ad oggi le leggi nazionali 28 giugno 1991 n. 208 «INTERVENTI PER LA REALIZZAZIONE DI ITINERARI CICLABILI E PEDONALI NELLE AREE URBANE», 19 ottobre 1998 n. 366 «NORME PER IL FINANZIAMENTO DELLA MOBILITÀ CICLABILE» ed il decreto 30 novembre 1999 n. 557 «REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA DEFINIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI» non sono state recepite in ambito regionale.

Il Dipartimento Regionale Trasporti nell'ultima seduta del Tavolo tecnico, tenuta il 18 dicembre 2002, ha presentato il disegno di legge «Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica», il quale recepisce le norme della legge nazionale 19 ottobre 1998 n. 366, e recita all'art. 6 comma 2 «*La Regione in sede di programmazione degli itinerari ciclabili integrati, procede anche all'individuazione delle tratte ferroviarie dismesse, per la realizzazione di piste ciclabili lungo il loro tracciato, al fine della creazione di una rete ciclabile regionale.*»

L'approvazione da parte dell'Assemblea Regionale di questa proposta di legge costituisce condizione necessaria e sufficiente per il cofinanziamento e la realizzazione dei progetti degli Enti locali interessati, inseriti nella programmazione regionale.

PIANO DIRETTORE

Il Piano Direttore predisposto dal Dipartimento Trasporti e Comunicazioni e adottato con D.A. 16 dicembre 2002 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Regione Siciliana n. 7 del 7 febbraio 2003 tratta al capitolo 2 «LA SITUAZIONE ATTUALE DEI SISTEMI DI TRASPORTO» concludendo che: *«Totalmente assente risulta infatti, la dotazione infrastrutturale a servizio dei sistemi di trasporto alternativi a basso o nullo impatto ambientale, quale la mobilità ciclistica, quest'ultima intesa sia come modalità di trasporto combinato in ambito urbano che in ambito sovracomunale. Occorrerà pertanto sviluppare una pianificazione di tali sistemi di trasporto a livello di rete integrata con altri sistemi di trasporto collettivi – treno+bici, autobus+bici, promuovendo una legge regionale organica al fine di concorrere al miglioramento dell'accesso ecologico delle aree urbane diffondendo una fruizione turistica del territorio e dei centri urbani.»*

Per come previsto nel capitolo 7 «IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E LA MOBILITÀ URBANA» è opportuno che *«la realizzazione di un sistema di trasporto sostenibile deve essere preceduto da scelte e decisioni strategiche che devono fare parte di un "Progetto di Sistema", ovvero di un Piano Urbano della Mobilità fondato su un insieme di investimenti e di innovazioni organizzative e gestionali da attuarsi in un arco temporale medio-lungo.»*

Pertanto, come indicato nel suddetto «Piano Direttore», *«Si prevede di conseguenza di delegare ai comuni od alle aggregazioni di comuni, in funzione della conoscenza diretta delle varie realtà urbane (da estendere anche alle province), la scelta degli interventi infrastrutturali, tecnologici, gestionali ed organizzativi più appropriati per pervenire alla risoluzione dei problemi legati alla mobilità urbana riservando alla Regione Siciliana le funzioni approvative e di coordinamento.»*

«Ai fini urbanistici occorre che i Piani Urbani della Mobilità intervengano come variante agli strumenti urbanistici sia generali che attuativi in vigore e costituiscano elemento di rilievo per quelli in corso di elaborazione, mentre ai fini economici occorrerà avviare cofinanzimenti con lo Stato».

PROGRAMMI DELLE PROVINCE REGIONALI

Nella riunione del Tavolo tecnico del 23 settembre 2002 sono stati accolti i piani preliminari presentati dalle Province Regionali, in modo da potere creare le condizioni necessarie per una corretta programmazione regionale.

Durante i lavori del Tavolo tecnico le nove Province regionali della Regione Sicilia sono state invitate a redigere dei piani per la creazione di piste ciclabili, che sono stati poi regolarmente presentati.

Si è reso essenziale a questo punto coordinare i programmi delle singole province e in data 7 novembre 2003, con altro Decreto del Dirigente Generale del citato Dipartimento, è stato affidato ai sottoscritti professionisti l'incarico di redigere uno studio di itinerari a valenza regionale e di percorsi verdi per il progetto Rever Medocc.

FINALITÀ DELL'INCARICO

Scopo del presente lavoro è pertanto quello di riportare su un'unica carta geografica del territorio regionale tutti i programmi presentati dalle singole Amministrazioni provinciali, a seguito dell'invito rivolto a conclusione del Tavolo Regionale e di accertarne le possibilità di reciproca interconnessione.

Si è provveduto innanzitutto a verificare la validità e la realizzabilità, sia pur a lunga distanza temporale, di tali programmi. Quindi ad ampliare le informazioni già ricevute sui percorsi e infine a intercollegare, ove possibile, i singoli itinerari, in maniera da ottenere una «maglia» disposta su tutto il territorio, in grado di consentire

il raggiungimento di tutte le zone della Sicilia, meritevoli di essere visitate, mediante l'uso della bicicletta.

Nell'analizzare i programmi pervenuti dalle Province, si è immediatamente manifestata una prima sommaria suddivisione dei percorsi regionali in due grandi famiglie: i «*percorsi anulari*» ed i «*percorsi lineari*», entrambi caratterizzati da obiettivi validi, sia pur differenti nella sostanza.

I «*percorsi anulari*» sono degli itinerari ciclo-escursionistici, molto spesso con un tema ambientale, paesaggistico o storico ben definito, che si dipartono da un centro abitato o da altro snodo stradale. Essi consentono un'escursione di durata non più lunga di una giornata, con possibilità di rientro in serata nella stessa località di partenza. Sono pertanto adatti ai ciclisti locali o quelli non locali che hanno optato per un soggiorno di più giorni, con pernottamento nella stessa località.

I «*percorsi lineari*» sono invece caratterizzati dalla diversità del luogo di arrivo rispetto a quello di partenza, con la conseguente necessità, da parte dei fruitori locali, di provvedere al recupero dell'automezzo con cui si sono recati al punto di partenza, ma con l'indubbio vantaggio, per i cicloturisti in viaggio, di trasferirsi progressivamente da un sito all'altro del territorio, utilizzando piste ciclabili per essi attrezzate.

Da queste definizioni deriva come immediata conseguenza quella che, mentre i «*percorsi anulari*» possono anche essere disposti sul territorio in maniera saltuaria, adattandosi alla presenza di aree di particolare pregio paesaggistico o a obiettivi specifici, i «*percorsi lineari*» devono essere possibilmente consecutivi, in maniera da consentire il trasferimento dei ciclisti, anche prevedendo più tappe in località diverse, attraverso tutto il territorio regionale.

Nel mettere in atto queste esigenze, si è comunque verificato il caso, come, ad esempio, nel territorio della Provincia di Ragusa, che spezzoni di alcuni percorsi anulari possono essere utilizzati per dare continuità ad un più lungo itinerario.

LA SUDDIVISIONE PER TIPOLOGIA DELLE PISTE

I percorsi ciclabili individuati nel presente studio sono stati suddivisi nelle seguenti categorie:

1. Piste ricavabili da tratti di ferrovie dismesse o in corso di dismissione.
2. Piste realizzabili a fianco di strade statali o provinciali di grande interesse paesaggistico, ad alto livello di traffico motorizzato, meritevoli di disporre di una pista ciclabile separata, ottenuta per allargamento della sede stradale.
3. Piste ricavabili da strade provinciali o comunali di grande interesse paesaggistico, a basso livello di traffico motorizzato, che possono essere adottate come pista ciclabile soltanto con l'installazione di adeguata segnaletica e di modesti accorgimenti per la sicurezza del ciclista.
4. Piste ricavabili da sistemazione di regie trazzere o lungo gli argini dei fiumi o circuiti attorno ai laghi.
5. Piste corrispondenti a percorsi ciclo-turistici studiati da Associazioni amatoriali collegate a livello europeo o denominati «Eurovelo 7» e «Ciclopista del Sole»

Le loro caratteristiche sono qui di seguito meglio evidenziate:

PISTE RICAVABILI DA TRATTI DI FERROVIE DISMESSE O IN CORSO DI DISMISSIONE

Ricavare una greenway da un percorso ferroviario soppresso non è soltanto un semplice intervento tecnico di conversione, ma è altresì un'importante iniziativa mirata alla valorizzazione ed alla fruizione del notevole patrimonio di archeologia industriale, rappresentato nell'isola dalle antiche linee ferroviarie in disuso.

La Sicilia è stata l'unica regione italiana in cui le ferrovie statali avevano in esercizio, oltre la rete a scartamento ordinario per le principali relazioni, anche una rete a scartamento ridotto, costruita fra il 1910 ed il 1935.

Dopo il secondo conflitto mondiale, nel 1953, si comprese che non era più necessario portare a termine i lavori dei tratti già iniziati, poiché si andava sempre più affermando il trasporto automobilistico che permetteva spostamenti più rapidi.

Ci si è trovati così ai giorni d'oggi un patrimonio formato da circa 600 km di tracciati ferroviari costituito da linee secondarie a scartamento ridotto dismesse e prive di rotaie, condizione ideale alla conversione in piste ciclopedonali.

Questi tracciati, collegando grandi e piccoli insediamenti urbani, hanno il pregio di essere una valida alternativa di mobilità sostenibile, poiché permettono a ciclisti e pedoni di spostarsi verso la campagna su percorsi lontani dagli scarichi inquinanti dei mezzi motorizzati.

La greenway realizzata da una linea ferroviaria, sviluppandosi su sede propria, garantisce un'alta sicurezza agli utenti per le scarse intersezioni con la viabilità stradale ordinaria, presenta pendenze conformi a quelle stabilite per gli itinerari ciclabili (a parte i brevi tratti a cremagliera la cui pendenza può tuttavia essere ammessa considerati i segmenti in cui questa era presente) e per le caratteristiche della strada ferrata, con rettilinei ed ampie curve, offre una visuale ampia e gradevole della zona attraversata.

Inoltre ha il vantaggio di consentire l'intermodalità con il trasporto pubblico, poiché le stazioni ferroviarie dismesse possono ancora essere un punto di scambio per il trasporto treno + bici o autobus + bici. Spesso le linee a scartamento ridotto si attestavano nei pressi o nelle stesse stazioni a scartamento ordinario, ancora oggi in esercizio. Attualmente molte delle stazioni di queste linee dismesse sono diventate capolinea dei servizi sostitutivi effettuati con autobus.

Le piccole stazioni, i ponti, le gallerie e le altre opere d'arte sono inoltre testimonianza del passato e percorrendole a piedi o in bici ridestano le immagini della vecchia ferrovia.

Nello spazio di pochi chilometri la rete secondaria dismessa presenta una alternanza di paesaggi suggestivi e piacevoli: ampie assolate campagne, zone collinari rurali, fitti boschi, corsi d'acqua, zone turistiche ed archeologiche, litorali marini.

Oltre la suddetta rete secondaria a scartamento ridotto la «RFI», nuova società che gestisce la rete ferroviaria in Italia, ha sospeso e poi definitivamente soppresso,

secondo le procedure di legge che saranno citate a parte, anche alcune tratte della rete a scartamento ordinario. Queste tratte, che sono ancora in buona parte dotate di armamento ferroviario, si prestano anch'esse alla conversione in itinerari ciclabili.

Un'opzione alla trasformazione in percorsi ciclopedonali andrà presa sulle linee di futura dismissione a causa delle varianti di tracciato per i previsti lavori di ammodernamento e di velocizzazione sia sulla linea Palermo – Messina sia sulla Messina – Catania.

Ovviamente gli interventi richiesti per la conversione di una linea ferroviaria, secondaria o ordinaria, dipenderanno da svariati fattori legati allo stato di conservazione delle infrastrutture di cui essa stessa è dotata. Molto improbabile, anzi sicuramente da escludere, è l'ipotesi di trovare la linea ancora armata. Infatti, una volta decretata la definitiva soppressione della tratta ferroviaria, vengono quasi subito recuperate le rotaie e le traverse in legno.

Gli interventi più consistenti riguarderanno sicuramente il ripristino e la manutenzione di tutte le opere d'arte: gallerie, ponti, ponticelli, tombini, viadotti, muri di controripa o di sottoscarpa, caselli e stazioni ferroviarie abbandonate da trasformare in strutture ricettive e ricreative, in servizi e per attività commerciali.

Un riferimento particolare va fatto all'opportunità del recupero delle gallerie, la cui volta spesso risulta essere franata, con la conseguente ostruzione delle stesse. Pertanto andranno analizzati e affrontati i costi per una riutilizzazione, considerando non solamente l'estensione dell'eventuale ostruzione, ma anche la lunghezza totale della galleria. Infatti fare uso, in un percorso ciclopedonale, di una galleria la cui lunghezza sia superiore ai 200 metri, non è accettabile per ovvi motivi di sicurezza, sensazione di claustrofobia, sbalzi termici a cui si va incontro percorrendola. In questo caso in fase di progettazione esecutiva dovrà essere predisposto un percorso alternativo. Nel caso in cui da un imbocco risultasse visibile l'uscita potrebbe essere ammesso l'utilizzo di gallerie più lunghe, ma non oltre i 400 metri, che dovranno essere dotate di un efficiente impianto di illuminazione.

Infine la massicciata, se ancora presente, eventualità abbastanza probabile, potrà essere conservata e in tal caso dovrà essere rivestita con idoneo materiale di riporto per potere garantire una perfetta ciclabilità.

PISTE REALIZZABILI A FIANCO DI STRADE STATALI O PROVINCIALI DI GRANDE INTERESSE PAESAGGISTICO, AD ALTO LIVELLO DI TRAFFICO MOTORIZZATO, MERITEVOLI DI DISPORRE DI UNA PISTA CICLABILE SEPARATA, OTTENUTA PER ALLARGAMENTO DELLA SEDE STRADALE

Nel D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285 «NUOVO CODICE DELLA STRADA» al TITOLO 1 DISPOSIZIONI GENERALI art. 2 comma 2. è citata la classificazione delle strade in:

- A – Autostrade
- B – Strade extraurbane principali
- C – Strade extraurbane secondarie
- D – Strade urbane di scorrimento
- E – Strade urbane di quartiere
- F – Strade locali
- F bis – Itinerari ciclopeditoni

e al comma 3. e seguenti sono riportate le caratteristiche che queste strade devono avere, e a cui si rimanda.

Da rilevare anzitutto che finalmente gli itinerari ciclopeditoni trovano una loro classificazione nel Nuovo codice della strada, come «*strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada*».

Sempre all'art. 175 del suddetto D.L.vo comma 2 lettera a) è vietata la circolazione dei velocipedi sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali le cui caratteristiche fondamentali per entrambe sono quelle di avere «*carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia*».

A parte la F bis le tipologie stradali, interessate da questo studio che riveste un carattere di pianificazione regionale, sono limitate alle lettere C – Strade extraurbane secondarie ed F – Strade locali.

Il D.M. 30 novembre 1999, n. 557 «REGOLAMENTO RECANTE NORME PER LA DEFINIZIONE DELLE CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PISTE CICLABILI» al Capo II art. 6

comma 6 lettera b) recita: *«sulle strade extraurbane secondarie ...omissis ... le piste ciclabili – ove occorranò – devono essere realizzate in sede propria ... omissis».*

Lo stesso articolo 6 al comma 2 lettera a) definisce le caratteristiche della pista ciclabile realizzata in sede propria, che deve essere *«fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili».*

Dove sia necessario la pista ciclabile potrebbe, per come previsto nel suddetto D.M. all'art. 4 comma 5, essere classificata come percorso promiscuo pedonale e ciclabile *«nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili ...omissis ... e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati».*

Durante lo studio della rete regionale di percorsi ciclabili, allo scopo di servire alcune aree di grande interesse paesaggistico, allacciandole con il resto della «maglia», non si è riscontrata altra possibilità se non quella di ipotizzare che una strada ad alto livello di traffico motorizzato possa essere affiancata, tramite appositi consistenti investimenti, da una pista ciclabile.

Si precisa a tal fine che, tramite l'art. 10 della Legge 388/1998 si stabilisce che *«gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza».*

Ciò significa che l'affiancamento alla sede stradale di una pista ciclabile costituisce una facoltà nel caso che non siano previsti interventi migliorativi alla sede stradale, ma rappresenta un obbligo di legge in caso di manutenzione straordinaria.

PISTE RICAVABILI DA STRADE PROVINCIALI O COMUNALI DI GRANDE INTERESSE PAESAGGISTICO, A BASSO LIVELLO DI TRAFFICO MOTORIZZATO, CHE POSSONO ESSERE ADOTTATE COME PISTA CICLABILE SOLTANTO CON L'INSTALLAZIONE DI ADEGUATA SEGNALETICA E DI MODESTI ACCORGIMENTI PER LA SICUREZZA DEL CICLISTA

In altri casi si è invece riscontrato che talune strade asfaltate, in genere provinciali o comunali, siano quotidianamente percorse da un traffico molto limitato, a bassa velocità, dovuto essenzialmente ai proprietari di fondi agricoli che raggiungono le loro sedi di lavoro e ad autocarri leggeri che trasportano prodotti agrari dalla campagna alle vicine città. In questo caso non si ritiene necessaria la creazione di una pista ciclabile affiancata e in sede propria, ma si ritiene sufficiente dotare tali percorsi di adeguata segnaletica che informi entrambe le tipologie di utenti della promiscuità d'uso della sede stradale e che garantisca quindi un'adeguata sicurezza all'utenza più debole.

A conferma di quanto sopra esposto il D.M. 30 novembre 1999, n. 557 sempre al Capo II art. 6 comma 6 lettera c) recita: *«... omissis ... sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate».*

Lo stesso articolo 6 al comma 2 lettera b) definisce le caratteristiche della pista ciclabile realizzata su corsia riservata, *«...omissis qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatore di corsia».*

In questo caso le piste ciclabili potrebbero, per come previsto nel suddetto D.M. all'art. 4 comma 6 essere classificate, ove occorra, come *«percorsi ciclabili su carreggiata stradale in promiscuo con i veicoli a motore ... omissis ... ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibili, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili ...omissis ... ».*

PISTE RICAVABILI DA SISTEMAZIONE DI REGIE TRAZZERE O LUNGO GLI ARGINI DEI FIUMI O CIRCUITI ATTORNO AI LAGHI

In Sicilia, fin dal medioevo, le «Regie Trazzere», nate essenzialmente per il passaggio durante la transumanza di greggi e mandrie, hanno garantito gli spostamenti tra città, paesi e contrade.

Nel XIII secolo, durante il regno di Federico II di Svevia; divennero viabilità pubblica poiché, soppressa nelle «Costituzioni federiciane» la gabella fino allora dovuta ai proprietari dei terreni attraversati, ne venne consentito il libero transito.

Nei secoli successivi queste norme furono spesso trasgredite fino al periodo borbonico, quando alcuni dispacci reali cercarono di regolamentarne le caratteristiche e la percorribilità.

Nel 1865 con la classificazione delle strade in statali, provinciali e comunali le «regie trazzere» iniziarono a non essere più considerate importanti, anche per la progressiva diminuzione delle attività pastorali che hanno fatto perdere la funzione per cui erano nate.

Con il trascorrere degli anni alcune si sono trasformate in strade asfaltate, altre sono rimaste abbandonate o sono del tutto scomparse.

L'utilizzo di «Regie Trazzere» come Greenways crea spesso corridoi verdi di attraversamento e di collegamento tra le riserve, permette di conservarne la memoria e il recupero ambientale e promuove un turismo ecologico ed escursionistico.

Non solo le regie trazzere ma anche le strade lungo gli argini dei fiumi, dei torrenti e dei laghi sono una grande risorsa per la creazione di una rete di itinerari ciclopedonali

Il comma 2 dell'art. 8 della Legge 366/1998 recita: *«Gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili»*. Tale utilizzo è facilitato quando il corso d'acqua ha subito, nel passato, la regolarizzazione delle sponde, con creazione di argini artificiali sopraelevati, di forma trapezoidale, su cui, di norma, hanno accesso soltanto i mezzi di servizio (Corpo Forestale, Genio Civile), addetti al controllo degli stessi. In questo caso risulta estremamente economico realizzare su detti argini delle piste ciclabili,

arricchendo il percorso delle dotazioni strettamente indispensabili (punti di sosta ombreggiati, punti di prelievo d'acqua potabile).

Di questa categoria fa parte la pista già progettata dalla Provincia Regionale di Catania, per congiungere la foce del Fiume Simeto con la traversa sita a Ponte Barca, nel territorio di Paternò, e la pista progettata dalla Provincia Regionale di Trapani per collegare i comuni di Trapani e Marsala e che utilizza per un tratto, nei pressi dell'aeroporto, l'argine del fiume Birgi.

PISTE CORRISPONDENTI A PERCORSI CICLO-TURISTICI STUDIATI DA ASSOCIAZIONI AMATORIALI COLLEGATE A LIVELLO EUROPEO O DENOMINATI «EUROVELO 7» E «CICLOPISTA DEL SOLE»

Nel corso dell'ultimo decennio, le associazioni amatoriali di ciclo-escursionismo, sia europee, sia italiane, si sono attivate per creare una rete di percorsi ciclabili organica, interconnessa e in grado di raggiungere tutte le regioni di interesse storico, architettonico e paesaggistico.

A - IL PROGETTO EUROVELO

La European Cyclists Federation (ECF) ha elaborato una proposta di ciclo-itinerari (European Cycle Route Network) che coprono tutta l'Europa, e che si basa sui seguenti dodici itinerari.

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|
| 1. ATLANTIC COAST ROUTE: | Sagres – Capo Nord |
| 2. MEDITERRANEAN ROUTE: | Tarifa – Atene |
| 3. EL CAMINO DE SANTIAGO: | Trondeheim – Santiago di Compostela |
| 4. ATLANTIC OCEAN TO BLACK SEA: | Nantes – Costanza |
| 5. VIA ROMEA FRANCIGENA: | Londra – Roma |
| 6. THE CHANNEL TO BLACK SEA: | Roscoff – Odessa |
| 7. MIDDLE EUROPE ROUTE: | Capo Nord – Malta |
| 8. CAPITALS ROUTE: | Galway – Mosca |
| 9. BALTIC SEA TO ADRIATIC SEA: | Danzica – Pola |
| 10. BALTIC SEA CIRCUIT: | Il circuito della Lega Anseatica |
| 11. EAST EUROPE ROUTE: | Capo Nord – Atene |
| 12. NORTH SEA CIRCUIT: | Il circuito del Mare del Nord |

Questi itinerari sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili esistenti, opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali e hanno il duplice scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e di valorizzare localmente la via ciclabile come soluzione contro il traffico motorizzato.

Essi dovrebbero inoltre:

- assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso
- favorire la cooperazione internazionale e l'armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche
- promuovere l'attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato Eurovelo può servire infatti a portare la bicicletta e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o penalizzata da scelte di modalità di trasporto appiattite sull'automobile
- favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e di pregio da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti, ad esempio quelli con figli piccoli, che sono frenati dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta.
- catalizzare la realizzazione di ciclo-itinerari locali beneficamente influenzati dall'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti
- promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo è il mezzo di trasporto motorizzato, con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. La bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto
- portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli scelti dal turista in bicicletta

- indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. la bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.

Come si evince dall'elenco, la Sicilia è interessata dal progetto Eurovelo dall'itinerario denominato «Eurovelo 7», che si svolge da Messina a Siracusa, nell'ipotesi che in questa città possa avvenire l'imbarco per Malta.

B- LA CICLOPISTA DEL SOLE

In ambito nazionale è stato messo a punto un progetto analogo, da parte della Federazione Italiana Amici della Bicicletta, (FIAB), che consentirebbe di coprire con una maglia di piste ciclabili il territorio nazionale, tramite la previsione di otto grandi vie e di altri sei collegamenti trasversali fra il Mar Tirreno ed il Mar Adriatico.

Fra questi percorsi, l'unico che interessa la Sicilia è la Ciclopista del Sole, che si dovrebbe svolgere dal Brennero, via Trento, Mantova, Bologna, Firenze, Cecina, Civitavecchia, Roma, Napoli, Crotone, Catanzaro, Villa S. Giovanni fino a giungere in Sicilia. Qui essa consisterebbe in un circuito lungo le coste, con partenza da Messina, che toccherebbe Catania, Siracusa, Pozzallo, Agrigento, Marsala, Trapani, con terminale a Palermo.

Da questa analisi dei percorsi proposti dalla ECF e dalla FIAB, se ne deduce che il percorso denominato «Eurovelo 7» è una parte della «Ciclopista del Sole» e che pertanto, studiando in dettaglio la possibilità di realizzare quest'ultima, si ottiene il medesimo scopo anche per il progetto a livello europeo.

Nel corpo del presente lavoro, valido soltanto come studio di fattibilità di massima, è stata analizzata la possibilità di realizzare questo percorso ideale e si è dovuto constatare che esso è concretamente possibile soltanto a partire da Calatabiano (quasi al confine fra le Province di Messina e Catania), fino a Trapani. Ciò perché, nel tratto fra Messina ed il confine provinciale sud, non esistono alternative a quello che è l'unico percorso automobilistico, costituito dalla S.S. 114 la quale, benché affiancata dall'autostrada Messina - Catania, conserva una mole di traffico tale da non essere consigliabile come percorso promiscuo. Né, d'altronde, atteso l'intenso sviluppo urbanistico che insiste sui due lati della strada, la sua

modesta larghezza e gli spazi disponibili lateralmente, è proponibile la realizzazione di una pista ciclabile parallela.

Pertanto la «Ciclopista del Sole» può considerarsi costituita dai seguenti tronchi, per i quali vengono di volta in volta utilizzate strade provinciali, statali o tratti di ferrovia dismessa. Dove non è possibile servirsi della viabilità stradale, data l'impossibilità tecnica di realizzare su esse itinerari ciclabili, ci si può giovare del servizio delle F.S. treno + bici.

1. In Provincia di Catania:

- a. tratti di strade provinciali che collegano le località: Calatabiano, San Marco, Marina di Cottone, Fondachello, Riposto, Torre Archirafi, Scillichenti, Santa Tecla, Acireale.
- b. tratta ferroviaria dismessa che collega la Stazione di Acireale con la stazione di Catania Ognina.
- c. strade comunali Via San Giuseppe la Rena, Strada 6_a, Strada 20_a, Strada Comunale Passo Cavaliere, Strada Provinciale Passo Martino, Stazione Passo Martino fino al bivio Carmito sulla S.S. 385

2. In Provincia di Siracusa:

- a. tratto di strade provinciali dal bivio nei pressi della Stazione di Valsavoia ad un chilometro dalla S.S. 385, a Lentini, Carlentini, Villasmundo, svincolo San Fratello sulla S.S. 114.
- b. tratto della Strada Statale 114 dal km 129 al km 148,5 in corrispondenza della Stazione ferroviaria Targia.
- c. tratta ferroviaria dismessa che collega la fermata di Targia con la Stazione di Siracusa.
- d. tratto della S.S. 115 dalla Stazione di Siracusa all'incrocio presso le fonti del Ciane, in Contrada Carrozziere
- e. tratto di strada provinciale da Contrada Carrozziere a Cassibile
- f. tratto della S.S. 115 da Cassibile al Dolmen di Avola
- g. tratto di strada provinciale dal Dolmen di Avola Calabernardo
- h. tratta ferroviaria dismessa che collega Calabernardo a Pachino.
- i. tratto di strade provinciali che collegano i seguenti centri: Pachino – Marza (fino al confine fra le province di Siracusa e Ragusa)

3. In Provincia di Ragusa:

- a. tratto di strade provinciali che collegano i seguenti centri: Marza – Pozzallo – Sampieri – Cava d'Aliga – Donnalucata – Marina di Ragusa – Scoglitti (fino al confine fra le province di Ragusa e Caltanissetta)

4. In Provincia di Caltanissetta:

- a. strada provinciale SP 51 dal confine della provincia di Ragusa alla SS 115
- b. tratto strada statale SS 115: dal bivio con la SP 51 a Gela, da Gela al bivio con la SP 186 per Torre di Manfria
- c. strada provinciale SP 186 Torre di Manfria
- d. tratto strada statale SS 115 da Torre di Manfria al Castello Falconara e al confine con la provincia di Agrigento.

5. In Provincia di Agrigento:

- a. tratto strada statale SS 115 dal confine della provincia di Caltanissetta a Licata
- b. strada provinciale SP 67 da Licata a Torre di Gaffe
- c. strada interpodereale 26 da Torre di Gaffe a Marina di Palma
- d. strada provinciale SP 82 da Marina di Palma al Castello di Montechiaro
- e. strada locale dal Castello di Montechiaro alla SP 64
- f. strade provinciali SP 64 e SP 71 per San Leone
- g. tratta ferroviaria dismessa da Porto Empedocle a Porto Palo al confine con la provincia di Trapani

6. In Provincia di Trapani:

- a. tratta ferroviaria dismessa dal confine con la provincia di Agrigento a Marinella
- b. trazzere «Area archeologica Selinunte» fino ad intersezione con la strada provinciale SP 81
- c. strada provinciale SP 81 e SP 56 fino a Campobello di Mazara
- d. strada provinciale SP 51 da Campobello di Mazara a Torretta Granitola
- e. strada provinciale SP 38 da Torretta Granitola a Mazara del Vallo
- f. strada locale da Mazara del Vallo fino all'«Area protetta di Capo Feto»
- g. trazzere lungo la costa da Capo Feto a Petrosino
- h. trazzere lungo la costa e strada provinciale SP 64 da Petrosino a Marsala

- i. pista ciclabile in costruzione da Marsala a Trapani su strade locali, trazzere, argine di fiume, strada provinciale SP 21.
- j. strada provinciale SP 20 da Trapani alla Tonnara di Bonagia
- k. trazzere lungo la costa dalla Tonnara di Bonagia a Macari
- l. strada provinciale SP 16 da Macari a San Vito lo Capo
- m. strada provinciale SP 63 da San Vito lo Capo alla «Riserva Naturale Orientata dello Zingaro»
- n. trazzera all'interno della «Riserva Naturale Orientata dello Zingaro»
- o. strada provinciale SP 63 b dalla «Riserva Naturale Orientata dello Zingaro» alla strada statale SS 187
- p. tratto strada statale SS 187 dal bivio della SP 63 b a Castellammare del Golfo

7. In Provincia di Palermo e di Messina

- a. servizio treno + bici da Castellammare del Golfo a Palermo
- b. servizio treno + bici da Palermo a Cefalù
- c. servizio treno + bici da S. Agata di Militello a Messina
- d. servizio treno + bici da Messina a Calatabiano

IL PROBLEMA DELLE PENDENZE

Come è noto, la Sicilia è una regione sostanzialmente montuosa, con una sola ampia zona pianeggiante presente nella Sicilia Orientale (la Piana di Catania) ed una in quella Occidentale (la Conca d'Oro). Una terza zona di superficie minore si trova nel gelese (i Macconi). Le fasce di territorio lungo i litorali sono piatti, quando il litorale è sabbioso (vedi coste del ragusano e del nisseno) e, in questo caso, i percorsi sono sostanzialmente pianeggianti, ma quando le coste sono scoscese (vedi tratto da Messina a Catania), anche le strade limitrofe al mare sono notevolmente altalenanti.

In definitiva non è ipotizzabile una rete di piste ciclabili che risponda con rigore al punto 8.3 del D.M. 30 novembre 1999, n° 557, che qui di seguito si riporta:

“Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2% salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista”.

Allo scopo di fornire al futuro ciclo-turista uno strumento di valutazione dell'impegno necessario per percorrere un itinerario, si è ritenuto di adottare il seguente criterio di giudizio, che viene condensato in una lettera che contraddistinguerà ciascun percorso:

T (= turistico)

percorso ciclabile di massima pianeggiante caratterizzato da una pendenza longitudinale media non superiore al 1%.

E (= escursionistico)	percorso ciclabile caratterizzato da una pendenza longitudinale media compresa fra l'1% ed il 3%, con tratti di breve durata con punte non superiori al 5%.
EA (= per ciclo-escursionisti allenati)	percorso ciclabile caratterizzato da una pendenza longitudinale media superiore al 3%, con lunghi tratti con pendenze dell'ordine del 4-5% e punte che possono raggiungere il 10%.

Beninteso, se il percorso è caratterizzato da numerosi «sali-scendi», la valutazione della pendenza «media» complessiva sarebbe fuorviante e in questo caso il giudizio di difficoltà terrà in considerazione la somma dei tratti in salita.

ASPETTI LEGALI

FERROVIE DISMESSE

Oltre agli aspetti tecnici, esaminati nel paragrafo riguardante la tipologia degli interventi, sono da considerare anche quelli legali, che esigono una valutazione ed un'attenta e dettagliata analisi sulle problematiche della proprietà del sedime ferroviario.

Il conseguimento del titolo di proprietà della sede ferroviaria è la condizione preliminare per l'avvio di qualunque progetto di conversione di una linea dismessa in greenway.

Fino al 1985, anno in cui le ferrovie da statali sono diventate prima Ente autonomo e poi Società per azioni nel 1992, la dismissione di una linea era formalizzata da due successivi atti. Un D.M. dei Trasporti decretava la cessazione dell'esercizio ferroviario, a seguito di una richiesta formale delle F.S., ed un successivo D.P.R. deliberava la definitiva soppressione della linea. Di conseguenza la sede ferroviaria e tutte le costruzioni, che di essa facevano parte, erano di proprietà dello Stato sia durante l'esercizio sia dopo la dismissione. Una volta

soppressa la linea veniva però a cessare l'aspetto demaniale di tutti i suoi manufatti che divenivano patrimonio dello Stato e dunque fonte di reddito.

Dopo la trasformazione delle F.S. in Società per azioni per la chiusura di una linea è sufficiente, a seguito di una richiesta da parte del Consiglio di Amministrazione di RFI, solo un decreto del Ministero dei Trasporti come previsto nel D.M. 225/T del 1993.

Una volta tolto il vincolo di destinazione a pubblico servizio la Società ha piena disponibilità di tutte le opere facenti parte della linea dismessa e i suddetti beni possono essere liberamente ceduti.

Contemporaneamente alla variazione della ragione sociale delle F:S: in società per azioni si è avuto anche il passaggio del patrimonio dismesso e non ancora alienato.

La suddetta legge all'art 24 stabilisce su questi beni il diritto di prelazione all'amministrazione statale e agli eventuali enti locali interessati per opere di pubblico interesse.

Alle Amministrazioni locali, che vogliono acquisire il diritto di proprietà di una linea dismessa per la conversione in greenway, non rimane che procedere, come per tutte le altre opere pubbliche, alla dichiarazione di pubblica utilità dell'opera e seguire le disposizioni del nuovo D.P.R. 8 giugno 2001, n.327.

STRADE

Strade provinciali e comunali

A differenza di quanto può occorrere per la riconversione in pista ciclabile di una ferrovia dismessa da molti anni, quando si può scoprire che l'ente gestore ha dato in concessione o addirittura ha venduto parti del suolo a privati, la riconversione di una strada comunale o provinciale è da considerarsi, dal punto di vista legale, abbastanza semplice, in quanto i due Enti di riferimento (Province e Comuni) hanno la piena potestà sui percorsi stradali di loro pertinenza e ne possono disporre liberamente, nel rispetto delle normative vigenti sulla viabilità.

Le strade provinciali e comunali sono soggette, infatti, alla condizione giuridica del Demanio Pubblico e pertanto sono inalienabili e non possono formare oggetto di diritti a favore di terzi.

Di fatto, a causa dello sviluppo e della sempre maggiore richiesta di migliorare la mobilità mediante autoveicoli, è praticamente inesistente il caso di una strada asfaltata il cui suolo sia stato usurpato dai proprietari limitrofi, a causa del progressivo disinteresse della comunità verso l'arteria. In qualche caso invece, tale situazione si verifica per talune strade comunali o vicinali, consistenti in modeste «trazzere», quando non addirittura mulattiere, a fondo naturale, che si dirigono verso zone montuose limitrofe ai centri abitati in questione o verso zone agricole di diminuito interesse. In questo caso, per riacquisire il bene alla pubblica fruizione, il Sindaco può procedere, senza ostacolo alcuno, al recupero forzoso della strada abusivamente occupata.

Strade vicinali

Il caso delle strade vicinali è meno semplice di quello delle strade comunali, ma, come si evince dalla giurisprudenza che qui si elenca, è anch'esso risolvibile a favore della Comunità.

In base al Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n° 285 – Nuovo codice della Strada (art.3 p. 52), una strada vicinale viene definita «strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico». Per essa sono state emesse le seguenti sentenze:

CONSIGLIO DI STATO – SEZ. V – 10 GENNAIO 1997 N° 29

Le strade vicinali sono utilizzabili non solo dai proprietari confinanti, ma anche dalla collettività e, per essa, dal Comune che la rappresenta. Pertanto è legittimo il provvedimento con cui un Comune esercita il potere di autotutela possessoria ex art. 378, Legge 20 marzo 1865 n° 2248, all. F e art. 15 e 17 Decr. 1° settembre 1918 n° 1446 ordinando la rimozione delle opere che impediscono il transito attraverso una strada vicinale.

T.A.R. SICILIA - SEZ. CATANIA, 29 NOVEMBRE 1996 N° 2124

La natura dichiarativa dell'iscrizione delle strade vicinali negli elenchi, comporta che il sindaco può emanare ordinanze di ripristino del pubblico transito anche se la strada non è stata iscritta nell'elenco.

Il provvedimento di iscrizione di una strada nell'elenco delle strade vicinali soggette al pubblico transito, giustifica l'emanazione dei provvedimenti sindacali di ripristino dell'uso pubblico di detta strada quando sono state realizzate opere che impediscono la sua utilizzazione da parte della collettività.

Gli elenchi delle strade vicinali, in quanto devono essere redatti obbligatoriamente, hanno efficacia giuridica probatoria sancita per tutti gli elenchi delle strade dall'art. 20 della Legge 20 marzo 1865 n° 2248. All. F.

CASSAZIONE CIVILE – SEZ. 1 – 8 OTTOBRE 1997 N° 9755

L'art. 12 dell'abrogato Codice della Strada che, per le strade vicinali, affida al Comune i poteri di vigilanza e disciplina del traffico, si riferisce alle strade vicinali soggette al pubblico transito, secondo la classificazione dell'art. 9 della Legge n° 126 del 12 febbraio 1958 (abrogata, ad eccezione dell'art. 14, dal vigente Codice della Strada), giacché l'esercizio dei menzionati poteri postula necessariamente la destinazione della strada privata alla pubblica circolazione, con l'assoggettamento agli «obblighi, divieti e limitazioni» che l'art. 4 dell'abrogato Codice della Strada prevede, in particolare, con riguardo alla «circolazione nei centri abitati».

Strade statali

Le strade statali sono anch'esse demanio pubblico non disponibile, ma sono soggette, per quanto attiene la gestione e la manutenzione, all'Azienda Nazionale Autonoma Strade (A.N.A.S.).

Questa Azienda obbedisce a criteri decisionali uniformati a livello nazionale e, in ogni caso, attribuisce priorità alla viabilità motorizzata.

Per quanto riguarda la possibilità di utilizzare una strada statale anche come pista ciclabile, le condizioni giuridiche sono chiaramente definite dal D.M. 30-11-1999

n° 557 «Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili» dove, al punto 6.4, si chiarisce quanto segue:

“In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n° 285, è da osservare che:

- a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata ai sensi dell'articolo 175 del suddetto Decreto Legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;*
- b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;*
- c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;*
- d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere sempre realizzate su corsie riservate”.*

Ne consegue che, poiché il «Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n° 285» non fa tanto una distinzione fra strade statali e strade provinciali, quanto in strade extraurbane principali e secondarie, si dovrà, di volta in volta, fare riferimento alla classificazione di cui all'art. 2 comma 2. del suddetto D.L. e alle caratteristiche che esse presentano e riportate nel comma 3. e seguenti.

DESCRIZIONE ITINERARI

ITINERARI RICAVATI DA LINEE FERROVIARIE DISMESSE

Le ferrovie nell'isola furono annesse nella rete ferroviaria statale un anno dopo il 1 luglio 1906, data della creazione delle F.S. in Italia.

Già nel 1901 una Commissione aveva evidenziato la poca utilità di alcune tratte ferroviarie, le cui spese di costruzione apparivano eccessive rispetto agli esigui vantaggi che ne sarebbero derivati.

Spesso le particolari caratteristiche dei terreni ostacolavano l'impianto del tracciato ferroviario e né si poteva rimediare a questa difficoltà con la realizzazione di linee litoranee dal momento che il commercio si svolgeva dall'interno verso la costa. La presenza di miniere di zolfo, di cui era ricco l'entroterra siciliano, richiedeva la costruzione di linee ferroviarie per il trasporto del minerale dalle miniere ai porti d'imbarco.

L'impedimento maggiore per la realizzazione della rete stava nelle complessità tecniche da superare che richiedevano grosse somme di denaro che i proventi dell'esercizio non riuscivano ad assicurare. A rendere difficile il reperimento dei contributi, indispensabili per affrontare i costi, c'era anche la poca disponibilità degli enti locali a trovare degli accordi.

Anche motivi di ordine economico inducevano alla costruzione di una rete «secondaria» che si riteneva avrebbe potuto dare una spinta all'economia e all'occupazione per le attività di manodopera connesse.

I vantaggi che erano considerati punti di forza della «Rete Economica», come la riduzione della larghezza della massicciata, le curve di modesto raggio, la limitazione di costruzioni in muratura e gli spostamenti di terra, causa di un tragitto tortuoso e con elevate pendenze (nella Palermo – Corleone si aveva una pendenza massima del 40%, nella Dittaino – Caltagirone 35%, nella restante rete 30% e nei tratti armati con cremagliera arrivava anche al 75%), la diminuzione del peso dell'armamento e del materiale mobile, si rivelarono poi svantaggi, poiché influivano sulla velocità dei convogli che era molto bassa e compresa tra i 10 – 20 km/h.

Sotto la gestione F.S. nel 1907 furono presentati i primi progetti esecutivi e nel 1910 si ebbe la disponibilità ad aprire la prima tratta di 13 km da Castelvetro a Selinunte della rete in costruzione.

Fra il 1911 ed il 1914 fu inaugurato un primo gruppo di linee a cui seguì un secondo gruppo fra il 1918 ed il 1923 ed agli inizi degli anni trenta si ebbe il completamento della rete.

Negli anni precedenti il secondo conflitto mondiale la rete ferroviaria siciliana raggiunse la sua massima estensione, ma senza una continuità e connessione di percorso fra la parte occidentale ed orientale dell'isola.

Le linee nella Sicilia occidentale formavano una rete abbastanza estesa, che copriva soprattutto le province di Agrigento, Palermo e Trapani, essendo tutte queste tratte gestite dalle F.S.

Nella Sicilia orientale invece erano presenti tre percorsi indipendenti sotto tre diverse gestioni: F.S., S.A.F.S. e Circumetnea. Le F.S. avevano in gestione la Leonforte – Caltagirone, mentre alla S.A.F.S. era affidato l'esercizio della Siracusa – Ragusa – Vizzini.

Il collegamento est ovest fra le linee delle F.S. si sarebbe dovuto attuare con il tracciato, mai ultimato, Canicattì – Sommatino – Riesi – Mazzarino – San Michele di Ganzaria.

L'orientamento politico ed economico degli anni sessanta di privilegiare i trasporti su gomma sia per il traffico passeggeri sia per le merci ha determinato, come conseguenza, la costruzione di nuove strade ed autostrade a discapito delle ferrovie. Motivo principale della fine di esercizio del trasporto sulle linee secondarie a scartamento ridotto, oltre alla contrazione del traffico merci a causa della chiusura delle miniere, è stato quindi il tempo di percorrenza del treno rispetto all'auto.

Queste linee ferroviarie dismesse una volta convertite in greenways daranno luogo alla maglia principale della rete dei futuri itinerari ciclabili e riusciranno ad attuare l'interconnessione dei percorsi inseriti nei piani presentati dalle amministrazioni provinciali.

LINEA PALERMO – CORLEONE – SAN CARLO

Fino al 1953 a Palermo dalla stazione di S. Erasmo partiva il treno a scartamento ridotto per Corleone, che rappresentò per un lungo periodo, prima che si affermasse e diffondesse il trasporto automobilistico, il mezzo pubblico più utilizzato per collegare il capoluogo con la zona del corleonese.

Questa ferrovia, i cui lavori iniziarono nel giugno del 1883, è stata la prima linea a scartamento ridotto costruita in Sicilia.

La stazione di S. Erasmo, che era situata sulla sponda sinistra del fiume Oreto e vicino alla sua foce, oggi non è facile vedere perché è stata demolita dopo che nell'estate del 1953 fu spostato il capolinea ad Acqua dei Corsari. Ad esistere ancora è il grande padiglione della rimessa locomotive, che è in fase di restauro per essere destinato a spazio multifunzionale.

Il treno da S.Erasmo percorreva il litorale lasciando a destra la via Messina Marine, caratterizzata allora da basse costruzioni edilizie, e a sinistra il Golfo di Palermo i cui unici fabbricati erano gli stabilimenti balneari molto frequentati nei mesi estivi. Di quel paesaggio non rimane più nulla perché oggi in questa zona regna un degrado dovuto soprattutto ad una non controllata espansione urbanistica.

Abbandonata la costa si inoltrava in salita all'interno fra floridi agrumeti per giungere a Portella di Mare e alla valle dell'Eleuterio. A Misilmeri il panorama mutava e ci si addentrava fra le coltivazioni di grano. Disceso a fondo valle oltrepassava il fiume Eleuterio percorrendo il ponte viadotto Mortilli, che con le sue tredici arcate (ciascuna di 12 metri) è rimasto ancora intatto dopo ben 118 anni dalla costruzione.

Il percorso oggi è quasi interamente visibile da Portella di Mare a Misilmeri (a parte il tratto alle porte del paese) e da qui fino al viadotto Mortilli. Dal viadotto fino ai pressi di Villafrati non è più possibile intravedere il tracciato, che negli anni sessanta è stato eliminato durante la realizzazione della nuova SS 121 Palermo – Agrigento, anche se qualche manufatto resta ancora visibile ai suoi margini.

L'esigenza di far arrivare fino alle porte del capoluogo la proposta della Provincia Regionale di Palermo, che trasforma in itinerario ciclopedonale solo il tratto

da Villafrati a San Carlo, e di valorizzare quanto oggi resta in questo percorso, suggerisce l'opportunità di convertire in greenway anche il tracciato da Portella di Mare fino a Villafrati, utilizzando, ove ancora visibile, la sede ferroviaria e nei tratti mancanti l'antica sede della statale SS 121, oggi SP 76, SP 77 e SP 77b.

Da Villafrati, attraverso un paesaggio agricolo e terreni a pascolo, in cui risalta alla vista il castello di Cefalà Diana, l'itinerario prosegue in salita verso Godrano e volgendo a ovest nella valle del torrente Azziriolo da dove si può vedere il monte Rocca Busambra.

Dopo la stazione di Godrano, la greenway percorre il bosco della Ficuzza dalle notevoli bellezze ambientali e paesaggistiche. Lasciata la stazione di Ficuzza ed il bosco e superato il fiume di Fratina, dopo avere incontrato alcune interruzioni, si dirige alla stazione di Corleone. Da qui prosegue tra le colline coltivate a grano verso la stazione di Contessa Entellina, con tratti di tracciato mancanti fino a Bisacquino, e poi si inoltra in un paesaggio dagli aspetti mutevoli fino a dopo Chiusa Sclafani.

L'itinerario dopo inizia la discesa verso la valle del Malotempo, passando di fronte la rupe di Giuliana attraverso una serie di gallerie, per poi congiungersi nei pressi della stazione di San Carlo con la linea dismessa proveniente da Castelvetro. Attraverso un viadotto oltrepassa il fiume Sosio e risalendo la valle del Verdura arriva al capolinea della stazione di Burgio.

LINEA PALERMO – CAMPOREALE – SALAPARUTA

In Sicilia negli anni trenta si ripresero i progetti di alcuni tracciati ferroviari a scartamento ridotto per il collegamento con le linee esistenti. Furono così iniziate e mai completate alcune tratte ferroviarie, fra cui la linea che da Palermo doveva raggiungere Poggioreale e Salaparuta attraverso i comuni di Monreale, Altofonte, Santa Cristina Gela, Piana degli Albanesi, San Cipirello, Camporeale.

Questa linea prevista a scartamento ridotto non entrò mai in esercizio. Il sedime, senza mai essere armato, fu interamente completato fino a Camporeale e furono edificati anche i caselli e le stazioni. Il ritardo con cui si svolsero i lavori di costruzione, in considerazione degli eventi bellici, e la concorrenza del servizio di autolinee furono le cause che, negli anni cinquanta, portarono alla inevitabile decisione di non completare le opere iniziate.

Si possono ancora vedere nella città di Palermo tracce di questa linea che potrebbe essere recuperata dalla cintura della Circonvallazione fino a Boccadifalco, dove ancora è presente e perfettamente conservato il viadotto che sovrasta la strada principale della borgata. Sono ancora esistenti ed in buono stato nella zona Uditore – Borgo Nuovo alcuni caselli e a Baida la stazione.

Più complesso risulta invece ripristinare il tracciato subito dopo Boccadifalco, trovandoci in presenza di una lottizzazione di ville residenziali, e nella zona sottostante Monreale per alcune interruzioni.

Da Monreale, antica cittadina normanna di grande attrazione turistica, l'itinerario prosegue ben visibile nella valle dell'Oreto e con tratti oggi asfaltati fino ad Altofonte e Portella del Pianetto dove se ne perdono le tracce.

Riprende ad essere riconoscibile, anche se con brevi interruzioni, dopo Santa Cristina Gela fino a Piana degli Albanesi, colonie albanesi costitutesi in Sicilia nel XV secolo. Lasciata poi la stazione ferroviaria di Piana degli Albanesi costeggia il lago, il più antico invaso artificiale della Sicilia, creato con la costruzione di una diga in pietra eretta fra il monte Kumeta ed il monte Maganoce, per la produzione di energia elettrica e per l'approvvigionamento idrico di Palermo e della Conca d'Oro.

Dal lago fino a San Cipirello il sedime è stato asfaltato ed è divenuto sede della SP 102 bis, che si snoda nelle verdeggianti falde del monte lato, dove è presente un'area archeologica di grande interesse.

Altre interruzioni da ricongiungere, ripristinando la sede scomparsa, sono individuabili fra San Cipirello e Camporeale.

LINEA CASTELVETRANO – SAN CARLO – BURGIO

La linea, progettata per collegare i comuni della valle del Belice, fu realizzata fra il 1910 ed il 1931.

Il tratto Salaparuta – San Carlo fu soppresso l'1 febbraio 1959, mentre il tratto Castelvetroano – Salaparuta è rimasto in esercizio fino al 15 gennaio 1968, giorno in cui il disastroso terremoto della Valle del Belice oltre diversi paesi distrusse molti manufatti della linea ferrata.

Lasciato l'abitato di Castelvetroano l'itinerario sale verso Partanna, posta sul crinale che separa la valle del Modione da quella del Belice, e scende a valle per poi risalire verso S. Ninfa fra rigogliose coltivazioni di vigne ed ulivi. Nel territorio di Santa Ninfa, alle pendici del monte Finestrelle, rocca gessosa di notevole valore archeologico per la presenza di una necropoli paleocristiana, si trova la «Riserva Naturale Integrale Grotta di Santa Ninfa», di grande interesse speleologico.

Da Santa Ninfa il tracciato continua con alterne pendenze fino alle rovine di Gibellina e Salaparuta e attraversata la valle del Belice, importante zona vinicola, arriva al nuovo abitato di Salaparuta. Superato il fiume Belice, si accosta alla sede della SS 624 Palermo – Sciacca, diventandone stradella di servizio, nel tratto fra Paggioreale fino alla ex stazione di S. Margherita Belice. Da qui, allontanandosi dalla statale, giunge a Sambuca di Sicilia e si dirige verso San Carlo.

LINEA SANTA NINFA – SALEMI – CALATAFIMI

Questa linea a scartamento ridotto progettata per unire Santa Ninfa (sulla Castelvetro – San Carlo) con la stazione di Calatafimi (sulla Alcamo diramazione – Trapani a scartamento ordinario) fu costruita negli anni trenta.

Il 28 ottobre 1935 fu posto in esercizio il tratto da Santa Ninfa a Salemi. Da Salemi a Calatafimi invece è stato realizzato il sedime, senza però essere armato, e le relative opere d'arte che potrebbero essere restaurate.

In data 1 luglio 1954 fu la prima linea FS a scartamento ridotto ad essere soppressa.

L'itinerario, oltre ad attraversare località turistiche, costituisce nel trapanese una dorsale di collegamento fra i percorsi della zona nord di Castellammare – Scopello – Custonaci e i percorsi della zona sud di Castelvetro – Selinunte.

La greenway, partendo da Santa Ninfa, si snoda attraverso un gradevole paesaggio di macchia mediterranea verso Gibellina Nuova, museo all'aperto d'arte contemporanea dove hanno offerto la loro opera grandi architetti ed artisti (Pomodoro, Cascella, Consagra, Accardi, Isgrò, Melotti, Franchina, Cappello, Uncini, Schiavocampo, Mendini, Rotella, Burri, Venezia, Quaroni e altri). Qui ogni estate nel teatro a gradinate si rappresentano le celebri Orestidi, opere musicali e concerti di musica sinfonica.

Procedendo tocca Salemi, posta su una collina coltivata a vigneti, e il suo castello da cui si può ammirare tutta la Valle del Belice, e, oltrepassata Vita, giunge al «Pianto Romano», monumento ossario eretto per ricordare la vittoria nel 1860 di Garibaldi sui Borboni. Da qui prosegue fino ad arrivare a Calatafimi, dove nel colle Eufemio si possono vedere i resti dell'antico Castello e volgere lo sguardo verso il tempio di Segesta.

LINEA CASTELVETRANO – PORTO EMPEDOCLE – AGRIGENTO

Per le numerose richieste dei comuni di essere collegati alla rete ferroviaria le F.S. decisero di costruire la ferrovia a scartamento ridotto Castelvetro – Porto Empedocle.

La linea fu realizzata fra il 1910 ed il 1923 quando fu completata la galleria di S. Giorgio lunga ben 3.700 metri, nei cui pressi oggi sorge il villaggio turistico di Torre Makauda.

Nel 1955 fu installata una terza rotaia sulla tratta da Porto Empedocle ad Agrigento Bassa, evitando così trasbordi per i passeggeri e le merci diretti ad Agrigento. L'eliminazione il 23 febbraio 1976 di questa terza rotaia ha rappresentato l'inizio della chiusura della linea che, cominciata il 22 marzo 1978 con il tratto Porto Empedocle – Ribera, si è conclusa il 31 dicembre 1985 con il tratto Ribera – Castelvetro.

Dopo la chiusura della linea il diffuso e rapido espandersi di costruzioni di villette e di altri edifici ha inciso nell'ambiente per cui in alcune zone il panorama è fortemente cambiato.

Si può oggi notare come nella tratta da Porto Empedocle a Ribera la sede dei binari in alcuni tratti sia stata invasa dal cemento per la realizzazione di strade e svincoli.

L'itinerario ha inizio da Castelvetro, procede a sud fra le ampie coltivazioni di uliveti, si estende verso i templi e l'acropoli di Selinunte, continua verso Menfi, località agricola bella per i suoi litorali fra cui Porto Palo, e superata Sciacca, rinomata località turistica per le sue Terme, le spiagge e gli alberghi. Evitata con un percorso alternativo la galleria S. Giorgio, data la sua lunghezza, si addentra tra i torrenti Carabbolace e Bellapietra e tocca le sponde del fiume Verdura. Da qui comincia la salita verso Ribera dove, immettendosi in una galleria, inizia a discendere nella valle del Magazzolo, rigogliosa per le coltivazioni di agrumi e di altre specialità agricole. Oltrepassata questa stazione, da cui si staccava la diramazione della tratta per Lercara, attraversa incolte pianure e arriva a Montallegro, da dove si

possono raggiungere le spiagge e le rovine di Eraclea Minoa (fondata dai Selinuntini nel IV sec. A.C. vicino alla foce del fiume Platani e conosciuta per il suo teatro edificato nel III sec. A.C.). Il tracciato prosegue poi lungo la costa e oltrepassando la villa romana di Realmonte, eretta nel I sec D.C., unica testimonianza in Sicilia di villa patrizia costruita vicino al mare, giunge a Porto Empedocle.

La linea Agrigento Castelvetro per la buona praticabilità su quasi tutto il percorso, per l'importanza delle località archeologiche e i suoi lidi si presta bene ad essere convertita in itinerario ciclabile dalla rilevante prerogativa turistica.

LINEA LERCARA BASSA – MAGAZZOLO E DIRAMAZIONE PER PALAZZO ADRIANO

Questa linea, che si estende fra le province di Palermo ed Agrigento, è stata costruita fra il 1912 ed il 1924 per congiungere fra loro alcuni paesi dell'entroterra (Lercara, Prizzi, Palazzo Adriano, S. Stefano di Quisquina, Bivona, Alessandria della Rocca e Cianciana), collegamento indispensabile, a causa della carente viabilità su strada, per trasportare i prodotti agricoli e a supporto dell'industria estrattiva delle miniere solfifere di Cianciana.

Partendo da Lercara Bassa si affronta subito una salita di circa 2 km con pendenza del 7,5%, che al tempo dell'esercizio ferroviario era armata con cremagliera. Da qui l'itinerario continua a salire a quota 893 metri (in questo tratto di circa 18 km erano presenti solo 1,5 km di cremagliera) e poi discende lievemente fino alla stazione di Filaga, in cui sono presenti alcuni manufatti in rovina.

Lasciata Filaga proseguendo lungo la diramazione per Prizzi giunge a quota 870 metri e poi inizia a scendere verso la valle del fiume Sosio, che nel periodo dell'esercizio ferroviario era armato con un tratto a cremagliera di 4,2 km, il più lungo di tutta la rete secondaria siciliana. Continuando passa sul viadotto Migliotta, di 7 luci di 10 metri, e arriva a Palazzo Adriano percorrendo una zona ricca di ulivi, mandorli e vigne.

Sempre da Filaga, dirigendosi verso sud e seguendo la linea principale dismessa, supera la galleria Portella Mola lunga 650 metri, galleria da attraversare non potendo utilizzare altre alternative di percorso, e procede quindi lungo il litorale del lago Pian del Leone.

Dopo la fermata di Contuberna inizia una ripida discesa di circa 4 km (anche in questo tratto a suo tempo era presente la cremagliera) fino a Santo Stefano di Quisquina e poi giunge a Bivona, situata a 434 metri.

Da Bivona ricomincia a salire e, oltrepassati il Magazzolo (con un viadotto ad 8 luci di 10 metri ciascuna) e il Vallone Valledaldo (con un viadotto di 7 arcate sempre di 10 metri), prosegue fino ad arrivare ad Alessandria della Rocca a 500

metri sul mare. Il gradevole panorama della zona dopo Cianciana diventa arido per la presenza delle dismesse miniere fino alla stazione di Magazzolo.

LINEA AGRIGENTO – NARO – LICATA E DIRAMAZIONE PER CANICATTÌ

Nel 1900 fu iniziata la costruzione della linea Agrigento – Licata a scartamento ridotto di circa 73 km che fu completata nel 1921. La tratta da Agrigento Bassa proseguiva verso Favara, Naro, Camastra, Palma di Montechiaro e Licata con diramazione dal bivio Margonia (Naro) verso Canicattì.

La presenza di miniere di zolfo, di cui era ricca questa zona della Sicilia, richiedeva la costruzione di linee ferroviarie dotate di attrezzati e funzionali scali per il trasporto del minerale dalle miniere ai porti d'imbarco.

La linea, che terminava al porto di Licata dove arrivava la tratta a scartamento ordinario che proveniva dai bacini solfiferi di Enna e di Villarosa, permetteva oltre al trasporto di minerali anche i pochi spostamenti da Licata, Palma di Montechiaro, Naro e Favara verso Agrigento.

Questo scartamento ridotto, che fu interamente soppresso il 28 settembre 1958, ha subito alcuni danneggiamenti dovuti a fenomeni franosi.

L'itinerario, che ha inizio da Agrigento Bassa (m. 204 s.l.m.), presenta subito dopo la partenza due ripidi tornanti in discesa (m. 126 s.l.m.) e poi risale verso Favara (m 291 s.l.m.). Da qui scende fino alla ex stazione di Deli (m. 220 s.l.m.), un tempo scalo delle zolfare, in un caratteristico paesaggio oggi mutato dopo la chiusura delle miniere e a seguito di una considerevole espansione edilizia.

Oltrepassato il fiume Naro risale (m. 378 s.l.m.) alla dismessa stazione di diramazione di Margonia, da dove prosegue a nord verso Canicattì (m. 463 s.l.m.) e a sud, dopo avere superato l'abitato di Naro (m. 419 s.l.m.) in un panorama tipicamente agricolo, verso Camastra e Palma di Montechiaro.

Percorrendo un viadotto a nove luci sopra il fiume Palma giunge nei pressi di Torre di Gaffe sul mare e poi a Licata.

Questo itinerario per le bellezze paesaggistiche della costa e per la magnifica architettura barocca di Naro potrebbe essere motore di sviluppo per nuove attività turistiche e di svago.

LINEA CANICCATTÌ – SOMMATINO – RIESI

Come la Palermo – Camporeale la costruzione di questa linea, che doveva collegarsi a Caltagirone, non fu mai completata. I lavori, iniziati negli anni trenta, furono definitivamente sospesi negli anni cinquanta, prima che si proseguisse con la posa delle rotaie.

L'Amministrazione della Provincia Regionale di Caltanissetta ha inserito questo tracciato nei programmi di itinerari cicloturistici da realizzare.

Questa linea ferroviaria, non presentando difficoltà di particolare rilievo, permette di penetrare in territori dalle singolari caratteristiche attrattive, gallerie, ponti, stazioncine abbandonate e miniere.

Partendo da Canicattì, poiché la sede della ferrovia non è più identificabile, l'itinerario ciclabile è costretto a percorrere la SS 190 «Delle Solfare» per circa 2,2 km. per poi proseguire per altri 1,2 km. su strada locale e immettersi finalmente nella sede ferroviaria fino ai pressi di Delia, dove è possibile ammirarne il castello del secolo XI.

Attraversata Delia riprende il tracciato ferroviario fino a Sommatino. In questo tratto, il cui sedime in parte è stato asfaltato, si trovano alcuni caselli e la miniera della Grasta.

Oltrepassato Sommatino percorre nuovamente la SS 190 per circa 2 km e dopo piega a destra per prendere di nuovo la ex ferrovia. Qui il tracciato presenta alcune interruzioni oltre l'ostruzione di una galleria ed il crollo del ponte che sovrastava il fiume Salso di cui è rimasto solo qualche arco.

Abbandonata la sede ferroviaria, utilizzando la SS 190, giunge alla vecchia miniera Trabia – Tallarita. Questa miniera, modello di archeologia industriale, è stato il più importante centro di estrazione solfifera nella Sicilia centro meridionale. La riutilizzazione di questa imponente struttura con finalità di museo industriale ed il recupero degli edifici con finalità ricettiva turistica e culturale rappresentano un grosso impegno della Soprintendenza ai Beni Culturali di Caltanissetta.

Lasciata la miniera l'itinerario ciclabile prosegue sempre sulla SS 190 fino alla galleria Palladio e, superata questa a destra, riprende per un breve tratto il tracciato ferroviario per imbattersi nuovamente in una galleria ostruita e in un ponte crollato a metà. In contrada Cammarera, recuperata la traccia della ferrovia, incontra una caratteristica galleria con sviluppo elicoidale, non percorribile per un'ostruzione. Dopo la galleria giunge senza alcun impedimento a Riesi.

Nell'eventuale fase di una progettazione preliminare andrà studiata, con apposita analisi costi benefici, la fattibilità del ripristino delle interruzioni presenti, eventualmente dando la preferenza, per dare continuità al percorso, a soluzioni alternative, quali l'utilizzo di sentieri, trazzere o anche strade asfaltate.

LINEA CALTAGIRONE CAPPUCCINI – STAZIONE DITTAINO

Fra il 1912 ed il 1930 le F.S. realizzarono la linea Caltagirone – Piazza Armerina – Dittaino – Leonforte, che fu l'ultima ferrovia a scartamento ridotto ad essere costruita in Sicilia. Da Leonforte la tratta doveva proseguire fino a Nicosia ma non fu mai attivata, nonostante quasi tutti i manufatti fossero già stati costruiti ed il percorso interamente tracciato.

Progettata per servire il bacino minerario solfifero della zona fra Valguarnera e Piazza Armerina, svolse anche un importante collegamento fra la spina dorsale ferroviaria siciliana (Palermo – Catania) e quest'ultima città.

Il primo tratto ad essere soppresso fu quello fra Dittaino e Leonforte il 16 aprile 1959, seguito il 25 giugno 1969 dal segmento Caltagirone – Piazza Armerina, già interrotto nel 1965 per il crollo di un ponte non più riattivato.

La ferrovia fra Piazza Armerina e Dittaino rimase in esercizio, anche se con dei lunghi periodi di parziale soppressione, fino all'11 luglio 1971.

La tratta oggetto di questa relazione inizia alla ex Stazione di Caltagirone Cappuccini (501 m. s.l.m.), posta a nord-est dell'abitato, in posizione sottomessa di circa 40 metri e si introduce immediatamente in una serie di tre gallerie consecutive, di cui una in curva, separate da brevissimi tronchi all'aperto, in corrispondenza di ripidi impluvi. Sia la ex stazione, sia le gallerie sono in buone condizioni strutturali, ma sono occupate da privati. Successivamente la tratta sparisce per circa un chilometro, in quanto, a seguito della costruzione della superstrada Catania – Gela e della conseguente rettifica della S.S. 124, fu demolito un importante viadotto ed il percorso della statale fu sovrapposto a quello ferroviario.

Per questa ragione, unita al fatto che le tre citate gallerie sono troppo lunghe per poter essere percorse senza un adeguato (e costoso) impianto di illuminazione, nel corso della redazione di un progetto per il collegamento ciclabile fra Caltagirone e la ex Stazione di Salvatorello (m. 476), richiesto dalla Provincia Regionale di Catania, si è preferito prevedere la trasformazione del suolo di sedime della ex ferrovia soltanto a partire dal Bivio Molona (o, meglio, subito a nord di esso).

Dalla ex Stazione di Salvatorello fino alla ex Stazione di San Michele di Ganzaria (m. 386 s.l.m.) la linea ferroviaria dismessa è già stata trasformata in pista ciclabile, per una lunghezza di circa 8 km pochi anni or sono e un progetto analogo ne prevede la prosecuzione fino a Mirabella Imbaccari (ex stazione a m. 457), in quanto il tratto fino a quest'ultima cittadina è perfettamente individuato e sgombero da ostacoli.

Analogamente il percorso ferroviario è libero e già adesso percorribile in mountain-bike fino alla Fermata Gallinica (m. 524), a meno di un breve segmento occupato da un edificio, che può essere aggirato utilizzando una strada provinciale e da questa alla successiva Fermata Leano (m. 676) a meno di un breve tratto in corrispondenza del ponte sul Torrente Quattro Teste, aggirabile mediante trazzere. Successivamente, avvicinandosi a Piazza Armerina, ci si imbatte nel problema tipico dei grossi centri abitati, cioè la scomparsa del tracciato a causa dell'uso agricolo dei fondi limitrofi e l'inglobamento del percorso alla viabilità urbana.

Tale situazione si manifesta fino alla ex Stazione Bellia (m. 699 s.l.m.), mentre il tracciato riappare in corrispondenza del Casello Sambuco (m. 730), cioè all'incirca all'incrocio con la S.S. 117 bis.

A partire dal Casello Sambuco, la descrizione del percorso che qui si propone si riallaccia al progetto presentato dalla Provincia Regionale di Enna e, avendolo condiviso, si riporta, con delle integrazioni, il testo della relazione redatta dai progettisti incaricati dall'amministrazione provinciale.

Dal Casello Sambuco il tracciato è percorribile per una lunghezza di circa 3 km, fino alla Fermata Ronza. Questa, acquisita da privati, è stata trasformata in ristorante.

Proprio in prossimità di tale fermata potrebbe realizzare un sottopasso che superi la S.S. 117 bis e permetta ai ciclo-escursionisti di raggiungere le attrezzature dell'adiacente Parco Ronza ed, eventualmente, una serie di percorsi alternativi che si snodano al suo interno e nelle immediate vicinanze.

Dalla Fermata Ronza inizia un'ampia area boschiva che giunge fino del casello di Margio di Buffa, nei pressi dell'ulteriore contatto con la S.S. 117 bis, che potrebbe essere adibito a punto di sosta e ristoro e la pista è ancora percorribile,

mentre, dopo, lo è in maniera discontinua e, in ogni caso, è caratterizzata da una galleria della lunghezza di circa 450 metri, della quale si dovrebbero verificare le condizioni interne.

Il tratto immediatamente successivo è stato fagocitato da proprietà private e da campi coltivati. Si può quindi ipotizzare o di ricostruire il vecchio percorso ferroviario, per una lunghezza di 950 m o, in alternativa, utilizzare la strada, attualmente asfaltata, che passa attraverso l'agriturismo di Grottacalda e che più avanti si ricollega alla sede ferroviaria. In corrispondenza della Stazione di Grottacalda (m. 647 s.l.m.), che si potrebbe recuperare ed adibire ad ostello, inizia un tratto boschivo di circa 1,5 km, integro e facilmente percorribile, di cui una parte in trincea molto suggestivo, fino a giungere alla Fermata Floristella (m. 622), punto di arrivo del percorso proposto dalla Provincia di Enna.

Il Parco Minerario, Floristella-Grottacalda si estende su una vasta area situata sulla confluenza delle superstrade che collegano Enna Piazza Armerina, Valguarnera e Aidone, ad una manciata di chilometri da due svincoli dell'autostrada Palermo-Catania. Il Parco include tutte le strutture e le apparecchiature di lavoro di quelle che furono tra le più grandi miniere di zolfo della Sicilia, in un contesto paesaggistico pregevole. Il sito del Parco forma un triangolo equilatero con ai vertici il lago di Pergusa e il Parco faunistico-floreale della Ronza. I tre luoghi distano pochi minuti di pullman l'uno dall'altro e pongono a disposizione dei visitatori – nell'arco anche di una sola giornata un'offerta culturale e naturalistica di notevole interesse. Il Parco Minerario Floristella-Grottacalda, oltre ad essere uno dei più significativi insediamenti di archeologia industriale esistente nel Sud d'Italia, si colloca infatti, come già accennato in precedenza, in un bacino che consente di usufruire di beni culturali ed ambientali di interesse internazionale. (La Villa Romana del Casale a Piazza Armerina e gli scavi archeologici di Morgantina in Aidone). La particolare disposizione territoriale e la ricchezza di opportunità, rendono l'intera area eccezionalmente idonea all'escursionismo di ogni tipo e nelle forme più variegata anche quelle scolastiche: dalla gita di più giorni alla lezione all'aperto limitata al normale orario giornaliero delle scuole. L'Ente Parco, tra le finalità indicate nella legge istitutiva ha quella che mira a valorizzare l'uso educativo-didattico della zona. Si tratta, peraltro, di un'area che si presta ad essere utilizzata come un libro di testo

naturale da parte degli alunni e dei docenti di tutte le scuole. L'esame delle diverse strutture abitative e manifatturiere della zona mineraria risulterà senz'altro prezioso per illustrare i processi di modificazione sociale prodotti con l'avvento dell'Industrialismo. Interessanti sono anche le strutture architettoniche ubicate nell'insediamento. La miniera e i suoi annessi offrono in questo senso pagine di enorme interesse culturale.

Dalla Stazione Floristella a Valguarnera Caropepe, il tracciato è stato asfaltato per l'utilità della viabilità locale. Esso viene giudicato dalla Provincia di Enna come «non idoneo alla riconversione».

Da Valguarnera al Casello sito in Contrada Papananza, il tracciato è dapprima asfaltato (e pone quindi il problema della consuetudine acquisita dai fruitori locali), mentre dopo si presenta sterrato, già percorribile e dunque recuperabile. Lo stesso dicasi per il tratto successivo, che giunge alla Stazione Dittaino.

Per il percorso dal Casello Sambuco alla Stazione Floristella, viene proposto dalla Provincia di Enna il nome di «Circuito delle miniere»

LINEA DITTAINO – LEONFORTE – NICOSIA

La descrizione del percorso che qui si propone si riallaccia al progetto presentato dalla Provincia Regionale di Enna e, avendolo condiviso, si riporta, con delle integrazioni, il testo della relazione redatta dai progettisti incaricati dall'amministrazione provinciale.

Si premette altresì che, come detto in altra relazione, la tratta in oggetto non fu mai attivata, nonostante che quasi tutti i manufatti fossero già stati costruiti ed il percorso interamente tracciato.

Questo percorso, ben collegato con l'autostrada PA-CT, svincolo di Mulinello e, tra qualche tempo, direttamente con lo svincolo di Dittaino, ma anche alle Ferrovie dello Stato presso la stazione di Dittaino, potrebbe prestarsi all'uso della mountain-bike, al trekking e all'attività equitistica. Le particolari esigenze della ferrovia, che non può superare pendenze di grande acclività, hanno spinto infatti i progettisti della linea a creare un tracciato con numerosi tornanti su ponti o in galleria utile a superare il forte dislivello che si frappone tra la valle del Dittaino e il centro montano di Assoro.

Il progetto prevede il recupero di due tronconi del vecchio tracciato ferroviario.

Il primo conduce dalla Stazione Dittaino (m. 255 s.l.m.) a quella di Acquanova (Leonforte, m. 650) per un totale di 9,1 km. Si prevede di recuperare il casello di Dittaino al fine di adibirlo a terminale di partenza del percorso. Questo affianca dapprima la ferrovia a scartamento ordinario e, per circa 2,5 km, attraversa un territorio prevalentemente brullo in parte coltivato a grano, finché si giunge alla stazione di Cavalcatore che potrebbe essere adibita a punto di sosta ed ostello con 15-20 posti letto. Da qui il tracciato inizia l'ascesa al centro montano di Assoro attraverso un complesso sistema di tornanti, ponti e gallerie molto suggestivo al termine del quale il casello Spiga (m. 690), opportunamente restaurato, costituisce un ideale punto di ristoro e sosta. Una volta giunti ad Assoro, va evitata l'antica stazione che è stata privatizzata ma andrebbe ripristinata la galleria sottostante la via P. Nenni che, se pur occlusa da interventi di privati, è tuttora in ottime condizioni.

Da qui, con un pulmino navetta di 9 posti si potrebbe far raggiungere ai turisti l'interessante centro storico di Assoro culminante nel Castello Valguarnera e fortemente caratterizzato dal suo ruolo millenario di centro feudale.

Proseguendo lungo la linea dopo appena 1,5 km percorsi per lo più su di un ardito ponte in pietra e laterizi, la ferrovia giunge nei pressi di Leonforte. Ivi in località Acquanova, dovrebbe essere previsto il terminale del primo troncone del percorso.

Il tracciato successivo è stato infatti fagocitato completamente da strade e da proprietà private. Da questo terminale potrebbero partire pulmini per la visita al paese e all'interessante grotta di «Aghia Elénia» (Sant'Elena) sito di culto bizantino e teatro di una piccola battaglia durante la seconda guerra mondiale. Si potrebbe altresì visitare la zona archeologica di Picinosi - Monte di Nissoria.

Tale zona archeologica, indagata dal prof. Jean Paul Morel della Ecole Francaise des Etudies nel 1961 e di nuovo menzionata nella ricerca di topografia antica condotta nel 1983-84 da G.M. Amato, potrebbe addirittura essere l'antica Imachara, ipotesi questa avanzata dal Morel e corroborata da alcuni studi di Luigi Bernabò Brea. Il sito ospita comunque un centro abitato in maniera costante dall'età preistorica sino almeno all'epoca bizantina (ivi venne ritrovato un importante tesoro bizantino).

La continuazione del percorso vedrebbe gli escursionisti dirottati verso il secondo tratto del progetto, quello che va dal casello di San Giovanni alla stazione di Sperone (o di Villadoro), per un totale di 13,9 km. A 2 km da San Giovanni, nella piccola stazione Cipolla potrebbe essere sistemato un comodo ostello con una ricettività di 10 – 15 posti.

Per questo tratto del percorso è necessario ripristinare due cavalcavia che servono a «by-passare» la strada statale che sale verso Nicosia. Si ipotizza di ricostruire filologicamente tali sovrappassi, per ridurre al minimo l'impatto sull'ambiente.

Poco più avanti la ferrovia, iniziata la risalita delle pendici di Monte La Guardia lasciandosi a destra la S.S. 117, dopo una serie di larghe curve giunge alla Fermata Vutura, (m. 735 s.l.m.), posta sotto l'omonima Rocca (896 m s.l.m.), ancora in buona condizioni ed utilizzabile come luogo di sosta.

Dalla Fermata Vutura si potrà agevolmente visitare la zona del Monte Guardia (1025 m. s.l.m.) con le sua pittoresche pareti rocciose e con le caratteristiche aziende silvopastorali.

Si presenta a questo punto una galleria lunga quasi 2600 metri, che i tecnici della Provincia giudicano recuperabile, ma che gli scriventi autori ritengono troppo lunga per poter essere inserita in un percorso ciclabile. Viene pertanto suggerito un tracciato alternativo su stradelle sterrate, riportato nella cartografia.

L'altra estremità della galleria porta già alla valle del Salso – Cimarosa, ove la ferrovia compie una serie di tornanti incrociando prima la S.P. Villadoro - Nicosia e poi la S.S. 117. Proprio nella valle del Salso sorge un'altra piccola stazione (Sperone o Villadoro secondo la cartografia I.G.M.) munita di due caseggiati in stile e dei piazzetti antistanti e retrostanti il corpo centrale.

Questa stazione potrebbe essere adibita non solo ad ostello ma anche a luogo di ristoro anche in considerazione della vicinanza della stazione alla strada (m 30) e ai centri di Villadoro, Nicosia e Sperlinga. A questo punto il tracciato entra all'interno del Bosco di Sperlinga (sito bioltaly – SIC) e dell'Alto Salso e rimane interrotto a causa del crollo di un ponte del quale sopravvivono i due piloni in pietra. Il percorso potrebbe quindi concludersi alla stazione Sperone ove andrebbe prevista una stazione terminale di noleggio bici e cavalli con un serie di attrezzature base, con una sede dell'A.P.T., con una navetta di collegamento a circuito per il centro storico della cittadina nebrodense. Anche nel caso di Nicosia potrebbe essere sviluppato il piano di servizio turistico convenzionato.

In alternativa potrebbe tentarsi il recupero dell'ulteriore tracciato che avrebbe portato alla Stazione (predestinata) di Bivio Salso, oppure, quanto meno, fino all'incontro con la Strada Statale 120 «dell'Etna e delle Madonie», che viene proposta come candidata alla ciclabilità, in altra relazione.

LINEA SIRACUSA – VIZZINI LICODIA

Questa linea a scartamento ridotto fu realizzata fra il 1912 ed il 1923 per collegare alcuni comuni dell'entroterra delle province di Siracusa e Ragusa esclusi dalla ferrovia a scartamento normale Siracusa – Noto – Ragusa – Licata costruita alcuni anni prima.

Fu scelto così un tracciato, estremamente tortuoso, che congiungeva quasi tutti i centri abitati posti fra Siracusa e Vizzini e ne fu anche prevista una diramazione per Chiaramonte Gulfi fino a Ragusa. La linea fu costruita dalla «S.A.F.S.» (Società Anonima per le Ferrovie Secondarie della Sicilia), che provvide anche all'esercizio, fino alla chiusura avvenuta il 18 febbraio 1949. Rimase ancora attiva fino al 30 giugno 1956 solo la tratta Siracusa – Palazzolo – Buscemi.

Da Siracusa all'ex Stazione di Vizzini Licodia la distanza coperta è di circa 90 chilometri, che corrispondono a non meno di tre tappe di un ciclo-turista medio, tenendo conto anche dell'utilità di compiere frequenti soste, favorite dalla singolarità del paesaggio che si riscontra dopo Solarino ed in particolare nel tratto della cava dove sorge Pantalica, la cui visita merita almeno un pernottamento, per potere raggiungere tutti i siti degni di nota.

Nel tratto da Siracusa a Floridia, la pianura in cui scorre il Fiume Anapo, a fianco del quale corre la vecchia ferrovia, è ampia e resa rigogliosa dalle più svariate colture e il fiume non si percepisce nemmeno, così seminascosto sotto un sottile nastro di pietre bianche. Soltanto quando ci si avvicina a Solarino, i Monti Climiti a destra e le propaggini dell'altopiano ibleo a sinistra cominciano a delineare una vallata, che si chiude sempre più, man mano che si procede verso ponente.

Quasi tutto il tratto ferroviario é apparentemente inglobato in proprietà private. Occorrerebbe un'indagine catastale approfondita per appurare la veridicità di quanto dichiarato da alcuni anziani secondo i quali la Società S.A.F.S. vendette alla provincia, e questa, tempo dopo, vendette a privati, che a poco a poco eliminarono ogni traccia, abbattendo alcuni caselli e riutilizzando i sassi della massicciata per farne muretti a secco. Tra i km 111 e 112 della SS 124, il suolo di sedime della

ferrovia sembra apparire, grazie ad un fondo di sassi ben compattati che dovrebbe corrispondere alla vecchia massicciata.

Proseguendo verso ovest, la traccia si perde tra le proprietà private e la periferia di Floridia, il cui abitato si è esteso verso nord-est, inglobando il vecchio tracciato. Ancora verso ovest-nord-ovest, cioè verso Solarino, il tracciato sembra essere inglobato in proprietà private ed è stato spesso dissodato e coltivato, ma anche in questo settore, di tanto in tanto, si osservano brevi tratti di massicciata.

Oltre il cancello di una pizzeria si osserva il percorso, che attraversa una strada asfaltata e prosegue, in parte sterrato, in parte asfaltato, in parte con fondo in sassi, tra due muretti, fino alla periferia di Solarino. Anche Solarino si è ingrandita, dunque anche lì il tracciato è stato fagocitato dalle abitazioni.

Lasciata Solarino, la Val d'Anapo presenta una vegetazione più rada, con prevalenza di mandorli e di ulivi, in un terreno gibboso, continuamente cangiante, tutto successioni di strette gole calcaree e strapiombi e declivi ubertosi e balzi selvaggi. Si individuano sul terreno pochi tratti di massicciata, ciascuno lungo circa un chilometro, lungo strade interpoderali e, in un caso, lungo una trincea rocciosa, percorribile con difficoltà.

Fra Siracusa e la Riserva di Pantalica si incontrano una decina di caselli, per lo più in corrispondenza di intersezioni con le strade, alcuni in rovina, altri abbandonati ma discretamente conservati, alcuni fatti oggetto di qualche intervento conservativo (intonacatura e/o tamponatura delle luci), due o tre ristrutturati ad abitazione privata.

Tra Solarino e Sortino si trovano finalmente un paio di chilometri integri e facilmente riutilizzabili.

Dopo la ex Stazione di Sortino – Fusco ci si introduce nella Riserva Naturale Orientata di Pantalica, che comprende una necropoli costituita da circa 5000 grotte artificiali che danno un aspetto tra macabro e solenne, di rara potenza, al groviglio calcareo. Nel fondo della cava il fiume è una linea sottile serpeggiante, ora limpida, ora soffocata da rocce e canneti. Il percorso della vecchia ferrovia corre a fianco del fiume, talvolta addirittura si sovrappone ad esso, e appare finalmente e facilmente percorribile anche in auto, benché sterrato, in quanto la Riserva è gestita dal Corpo

Forestale, che la cura e ne consente l'utilizzo soltanto a piedi, per visitare i diversi siti di rilevanza archeologica. La ex Stazione di Pantalica (m. 225 s.l.m.) è stata ristrutturata dall'Ente Gestore ed è aperta al pubblico per utilizzare i servizi igienici.

Il percorso continua così in perfette condizioni, sempre in leggera salita da levante verso ponente, ancora incassato sul fondo della profonda cava, fino a raggiungere la ex Stazione di Cassaro – Ferla (m. 360 s.l.m.), che costituisce l'ingresso dal lato ovest della Riserva. Continua così, ben visibile e percorribile, fino a raggiungere Palazzolo Acreide, dove la ex stazione si trova a quota 517 s.l.m. e dove finalmente il tracciato comincia ad affacciarsi sull'altopiano ibleo, per cui da questo punto esso sarà all'incirca pianeggiante, con una quota massima in corrispondenza di Buccheri e una successiva leggera discesa verso l'obbiettivo finale.

Un lungo percorso con fondo sterrato, ma facilmente percorribile, conduce fino alle porte di Giarratana dove la ex stazione si trova a m. 550 s.l.m. e si incontrano brevi tratti asfaltati utilizzati per la piccola viabilità locale. Poi, piegando decisamente verso nord, si sfiora l'abitato di Monterosso Almo e ci si accosta verso nord-est, per avvicinarsi a Buccheri, di cui si distinguono i ruderi della ex stazione (m. 716 s.l.m.).

Il tracciato, integro, con fondo sterrato, comincia a scendere, si accosta quindi alla S.S. 124 e giunge nell'abitato di Vizzini (m. 585), dove è stato inglobato nella viabilità locale. Superato il paese, sfiora «la Cunzirìa», antico e suggestivo quartiere dedicato alla concia delle pelli, in corso di restauro. Talvolta scompare a causa del dissodamento del suolo di sedime per uso agricolo e finalmente giunge alla ex Stazione di Vizzini Licodia, dove incontra la linea ferroviaria tutt'ora in esercizio da Catania a Caltagirone, via Grammichele.

LINEA RAGUSA – GIARRATANA

La tratta ferroviaria dismessa Ragusa – Giarratana, a scartamento ridotto, parte dal cuore della città iblea, a quota 518 m. s.l.m. e compie i primi chilometri, affiancata alla linea ordinaria per Comiso – Vittoria – Gela, uscendo dalla parte sud della città.

Essa piega successivamente verso nord, e comincia a guadagnare quota, man mano che si avvicina al cuore dell'altopiano ibleo. Dopo 7,3 km incrocia la S.S. 115 e si affianca alla strada provinciale che procede verso Chiaramonte Gulfi, giungendo presso la ex stazione, posta a quota 845 s.l.m. Quest'ultima cittadina, nota per la capacità culinaria nella preparazione della carne di maiale, è posta a ridosso di Monte Arcibessi (m. 906), altura che determina un valico per il percorso ferroviario con conseguente formazione di uno spartiacque. Fino a tale punto il tracciato ferroviario dismesso si viene perciò a trovare in leggera salita, ormai immerso in un piacevole ambiente collinare, sovente rimboschito.

Superata la ex stazione di Chiaramonte, il percorso comincia a scendere e si affianca per alcuni chilometri al modesto corso d'acqua chiamato dapprima Rio Scorciapopoli e successivamente Rio Amerillo, che andrà a confluire nel Lago Dirillo.

Esso si insinua in tre brevi gallerie nei pressi di Cozzo Pecorello e poco dopo in una quarta un pò più lunga (circa 370 m). Tali gallerie sembrano in buone condizioni, quindi recuperabili e consentono al tracciato di mantenere un andamento pianeggiante ad una quota di circa 670 m. s.l.m..

Dopo un altro paio di chilometri di lieve discesa, il tracciato confluisce in quello della ferrovia dismessa Siracusa – Vizzini, di cui ad altra relazione, a circa tre chilometri dall'abitato di Giarratana e ad altrettanti da Monterosso Almo, terza località squisitamente montana della Provincia di Ragusa, che condivide con Chiaramonte e Giarratana un'ambientazione suggestiva, sia di carattere naturalistico, sia architettonico.

LINEA BARCELLONA POZZO DI GOTTO – MILAZZO

L'itinerario in questione, proposto dalla Provincia Regionale di Messina, è in realtà un anello che utilizza una parte del tronco ferroviario dismesso Castoreale Terme – S. Filippo del Mela e che si richiude su se stesso con un percorso ricavato su strade provinciali e/o comunali.

Più precisamente il tratto interessato dall'eventuale trasformazione in pista ciclabile, utilizza la strada litoranea che dal quartiere S. Giovanni, alla periferia di Milazzo, si svolge verso sud-ovest, superando la Frazione Calderà, fino a giungere allo sbocco del Torrente Termini. Ne risale la sponda destra per circa un chilometro e si immette quindi nel citato tratto di ferrovia abbandonata, mediante il quale viene dapprima toccata la cittadina di Barcellona Pozzo di Gotto, poi superato il Torrente Mela e infine nuovamente raggiunta la periferia di Milazzo, dove l'anello si chiude.

Si tratta di un percorso della lunghezza complessiva di circa 24 chilometri, estremamente facile in quanto pianeggiante, che consente una gradevole pedalata lungo il litorale sabbioso sul Mare Tirreno, rimanendo sempre a vista delle più prossime delle Isole Eolie. Sia a Barcellona, sia a Milazzo, il ciclo-turista può facilmente trovare alloggio e compiere una visita ad entrambe le cittadine.

LINEA STAZIONE ALCANTARA (CALATABIANO) – RANDAZZO

Si tratta di una linea ferroviaria dismessa che inizia da una stazione denominata «Alcantara» posta lungo l'importante tratta Messina – Catania, ma il binario che la serve si stacca dalla linea principale circa 600 metri più ad ovest, in località più vicina all'abitato di Calatabiano.

La linea s'inoltra subito nella vallata del Fiume Alcantara, stretta fra i complessi montuosi dei Peloritani e del gruppo Calciniere – Campanaro, non lontano dalla sua riva idrografica sinistra. In corrispondenza dell'abitato di Gaggi, dove esisteva una stazione, si allontana fino a circa un chilometro dal fiume, per poi riavvicinarsi ad esso fino a sfiorarlo più volte. Tocca così la località Fondaco Motta, dove era ubicata la stazione che serviva Motta Camastra, località abbarbicata su una rupe, appendice dei Peloritani e passa dall'importante cittadina di Francavilla di Sicilia. Superato questo abitato si accosta nuovamente al fiume e poi transita sulla riva idrografica destra per correre sotto l'abitato di Castiglione di Sicilia.

La vallata a questo punto si apre, offrendo un amplissimo panorama, e viene delimitata dalla mole dell'Etna a sud e dalla catena dei Nebrodi a nord. La linea ferroviaria si accosta ora all'Etna, per servire le piccole località poste a ridosso del vulcano, note per la qualità dei vini prodotti, ora ai Nebrodi, riattraversando il fiume Alcantara per servire l'abitato di Moio. Ritorna definitivamente sulla riva destra del fiume per fermarsi a Randazzo.

La tratta ferroviaria ricade sul territorio della Provincia di Messina, quando corre a sinistra del fiume Alcantara e su quello della Provincia di Catania quando corre a destra. Essa riveste un grande interesse turistico, in quanto consente di partire a breve distanza da uno dei più belli e famosi litorali marini della Sicilia e successivamente di addentrarsi fra le pendici dell'Etna e quelle delle vicine catene montuose dei Peloritani e dei Nebrodi. Essa propone ampi scorci della Valle dell'Alcantara, ne consente la visita alle Gole scavate dall'acqua nella lava consolidata, con una sosta presso la località Gaggi e tocca successivamente due cittadine (Randazzo e Castiglione di Sicilia) di grande pregio per la loro storia e la loro architettura.

LINEA SCHETTINO – REGALBUTO

Una delle ferrovie secondarie create nella Sicilia Orientale nel dopoguerra è quella che collega Motta S. Anastasia con Regalbuto. Essa è stata dismessa del tutto per quanto attiene il traffico passeggeri, ma l'Ente Gestore ha però ritenuto utile mantenere la funzionalità della tratta da Motta a Schettino per il traffico merci. Essa risulta quindi disponibile soltanto per il segmento Schettino – Mandarano Centuripe – Carcaci – Sparacollo – Regalbuto.

Il percorso è paesaggisticamente pregevole, in quanto consente il trasferimento da una zona pianeggiante occupata da rigogliosi agrumeti (territorio di Paternò) a ridosso de massiccio vulcanico etneo, sempre ben in vista, ad una zona tipicamente collinare dell'entroterra ennese facente parte del comprensorio dei Monti Erei.

Pochi chilometri dopo Schettino la ex ferrovia, dopo avere corso non lontano della sponda idrografica sinistra del Fiume Simeto, lo attraversa in corrispondenza del Ponte Barca di Biancavilla e si porta a mezza costa sul versante idrografico destro, dove corre per alcuni chilometri.

Raggiunto il piccolo borgo di Carcaci, pressoché disabitato, creato nel Settecento da una grande famiglia feudataria per mantenervi i lavoratori addetti alla coltivazione delle terre e tutt'ora dotato di una chiesa e di una cospicua villa-castello, il percorso si introduce nella vallata del Fiume Salso, affluente del Simeto, e risale verso l'interno, transitando non lontano dal vecchio convento di S. Antonio a Sparacollo, sede di un insediamento monastico barocco, ma anche di un precedente centro fortificato rupestre di notevolissimo valore archeologico e paesaggistico.

Raggiunge infine il Lago di Pozzillo, il bacino artificiale a maggiore superficie della Sicilia.

LINEA CATANIA OGNINA – ACIREALE

E' una tratta ferroviaria dismessa breve, ma di grande interesse paesaggistico e di notevole potenzialità turistica. La sua dismissione non è dovuta ad abbandono del collegamento, che è quello di altissimo traffico e fondamentale importanza che unisce Messina a Catania, ma alla sostituzione del tracciato antico, con altro più a monte, a doppio binario e dotato di migliori caratteristiche tecniche.

La tratta prende il via dalla borgata marinara Ognina di Catania, attraversa la frazione di Ficarazzi e si pone a mezza costa fra la nera scogliera lavica dei Ciclopi, che si svolge sul lato destro, e le ripide colline, scaturite anch'esse da fenomeni di origine vulcanica, che si scorgono a sinistra. Il percorso sfiora Aci Castello e Acitrezza, località una volta marinare ed oggi prevalentemente di villeggiatura ed offre il suggestivo spettacolo del Castello di Aci, di origine normanna su resti arabi e, subito dopo, dei Faraglioni di Trezza e dell'Isola Lachea, collegati al mito di Ulisse e di Polifemo. Successivamente transita non lontano da Capomulini e consente un ampio sguardo all'altipiano prospiciente la Timpa di Acireale, prima di giungere in quest'ultima città, ricca di opere d'arte e di monumenti barocchi.

Tutte le località interessate dal percorso sono dotate di ampie possibilità ricettive e ciò rende ancora più appetibile il riutilizzo di questa tratta.

Essa, inoltre, può costituire il naturale collegamento verso nord della pista ciclabile in corso di progettazione da parte del Comune di Catania, che giungerà fino alla Piazza Mancini Battaglia, nel quartiere Ognina e sarà quindi un segmento fondamentale dei percorsi «Ciclopista del Sole» ed «Eurovelo 7».

LINEA NOTO – CALABERNARDO – PACHINO

La tratta ferroviaria in questione, messa fuori esercizio dalle Ferrovie dello Stato, è fra le poche in Sicilia a non essere stata ancora privata dei suoi binari. Essa ha pertanto attirato l'attenzione del Comune di Noto che ne ha previsto l'utilizzo a fini turistici, riattandola e facendola percorrere da un piccolo treno passeggeri, quanto meno fino alla zona di Vendicari, che costituisce una delle più importanti aree umide dell'Isola, protetta da apposita Riserva e affidata in gestione al Corpo Forestale della Regione Siciliana.

Non volendo deludere le aspettative per la creazione di una pista ciclabile con analogo percorso, il predetto Comune ha in corso un progetto esecutivo che prevede sia la riattivazione della ferrovia, sia la creazione a fianco del binario di una pista per il transito pedonale e ciclabile, per il primo tratto che dalla Stazione di Noto, posta ad una quota di 64 metri s.l.m., scende fino a mare in corrispondenza della località balneare di Calabernardo e giunge a Lido di Noto, altra località balneare nei pressi dell'importante sito archeologico di Eoro.

Per il successivo tratto da Lido di Noto a Vendicari, lo stesso Comune ha in corso di redazione un progetto preliminare.

Per il terzo segmento, che da Vendicari porta a Pachino, facente parte del territorio comunale di quest'ultimo centro, non esiste ancora alcuna ipotesi di utilizzo. Si tratta anche in questo caso di un percorso di notevole interesse paesaggistico, in quanto esso corre a breve distanza da una spiaggia di particolare bellezza, e già esistono lungo il tracciato diverse strutture ricettive a conduzione familiare (località Fattoria San Lorenzo), mentre altri posti letto si possono creare, ristrutturando la Stazione di San Lorenzo lo Vecchio.

Notevole interesse riveste la piccola località marinara di Marzamemi, nota per la sua tonnara e per una caratteristica piazza più volte utilizzata a scopo cinematografico.

Si fa presente che il tratto da Calabernardo a Pachino potrà costituire un importante segmento della Ciclopista del Sole.

LINEA CIRCUMETNEA «ROVITTELLO – CASTIGLIONE – LINGUAGLOSSA»

La F.C.E., sviluppandosi alle pendici di un vulcano attivo come l'Etna, fu inevitabilmente coinvolta da alcune interruzioni dovute ad eruzioni vulcaniche. L'eruzione del 1923 nei pressi di Castiglione inghiottì ben due Km. di linea e depositò su di essa uno strato di lava di spessore da tre a sei metri. Nel 1927 fu posta in esercizio una deviazione che, girando intorno al magma solidificato, passava vicino al paese di Castiglione e si riallacciava alla vecchia linea vicino al paese di Linguaglossa. Nel 1952 fu costruita una nuova linea scavata nella lava solidificata che riprendeva il percorso originale cancellato dall'eruzione vulcanica, disarmando contemporaneamente la diramazione da Castiglione a Linguaglossa. Il tratto dalla stazione di Rovittello a Castiglione, rimase in esercizio fino al 1961.

Da parte del comune di Castiglione è già stato realizzato il collegamento ciclabile fra il centro urbano di Castiglione e la frazione di Rovittello, nel cui ambito insistono un campo da golf e numerose aziende che producono e commercializzano un'ottima qualità di vino. A tale scopo è stato utilizzato un tratto della ferrovia circumetnea, da pochi anni dismessa.

Un secondo progetto, già finanziato con fondi non regionali, riguarda la conversione della tratta dismessa che collegava Castiglione con Linguaglossa. Il percorso, tortuoso ma di grande suggestione, nascosto fra ripide colline, inizia presso la ex stazione e giunge, aprendosi, nella vallata in cui è disteso l'abitato di Linguaglossa, a cospetto del massiccio dell'Etna.

Un terzo progetto riguarda la conversione in piste ciclabili di una serie di stradine comunali o interpoderali, che s'intrecciano sul fondo pianeggiante di una conca denominata «Contrada Pantano».

In entrambi i casi si tratta di progetti di facile realizzabilità e di grande valenza turistica, che riguardano una delle aeree più amene della Provincia di Catania, caratterizzata da un paesaggio intriso del segno dell'attività dell'uomo, che ha dissodato, costruito masserie e ricoveri, muretti in pietra lavica a crudo, trazzere e mulattiere, senza mai degradare l'ambiente, ma, anzi, mantenendolo ordinato e di piacevole aspetto.

LINEA STAZIONE TARGIA – STAZIONE SIRACUSA

È una tratta ferroviaria, a binario singolo, che ciruisce l'intera penisola di Capo S. Panagia, per una lunghezza di 10,2 km, che è stata dismessa in previsione del raddoppio dell'intera linea ferroviaria Messina – Siracusa. Essa è stata sostituita da una linea diretta che taglia la penisola, collegando la Stazione Targia con un nodo posto appena due chilometri a nord-est del Ponte Grande sui Fiumi Anapo e Ciane.

Questa rettifica alla linea, che rende la Stazione di Siracusa «di testa» anziché «di transito», rende libero un percorso di particolare pregio paesaggistico, soprattutto sul versante nord della penisola, quando essa sfiora Capo S. Panagia. Esso, peraltro, corre per alcuni chilometri in una trincea non sufficientemente larga perché sia inserito nella viabilità cittadina.

Il tragitto così ottenuto, se trasformato in pista ciclabile, costituirebbe un segmento della Ciclopista del Sole.

ITINERARI DA RICAVARE DA LINEE FERROVIARIE DI FUTURA DISMISSIONE

La legge 19 ottobre 1998, n. 366 all'art 8 comma 1 recita:

«L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso é utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni é demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi».

Oggi la Regione siciliana è interessata da notevoli progetti di ammodernamento della vecchia rete ferroviaria, che quasi in tutto il suo sviluppo segue ancora i tracciati originari.

Attualmente sono in corso lavori di ammodernamento, rettifica del tracciato e raddoppio lungo le linee Palermo – Messina e Messina – Catania.

Nella Palermo – Messina è già stato abbandonato il tratto da Barcellona Pozzo di Gotto a Milazzo e nella Catania – Messina il tratto Catania – Acireale, la cui conversione in piste ciclabili è stata illustrata nei precedenti paragrafi a cui si rimanda

Si è a conoscenza che altri e ben più consistenti lavori avranno inizio quanto prima su queste due importanti linee della nostra isola. Sono previste infatti nuove linee a doppio binario, con conseguente abbandono del vecchio sedime, dalla stazione di Campofelice di Roccella alla stazione di Sant'Agata di Militello nella Palermo Messina e dalla stazione di Mangano alla stazione di Fiumefreddo nella Catania – Messina.

Inoltre la R.F.I. ha allo studio altri progetti di nuovo tracciato sulla Catania – Messina da Fiumefreddo ad oltre Taormina.

L'impossibilità di visionare i progetti definitivi ed esecutivi con l'indicazione ben precisa sul punto di inizio e di fine dei nuovi tracciati non ha permesso ai progettisti incaricati del presente studio di avanzare proposte dettagliate e puntuali sui percorsi da convertire. In itinerari ciclabili

Sono stati pertanto previsti in questa prima fase progettuale di studio alcuni percorsi orientativi e ci si riserva di rimandare ad una successiva e più approfondita fase progettuale l'inserimento di percorsi più completi e circostanziati.

LA S.S. 120 DALLE PETRALIE A RANDAZZO

Per secoli e secoli, il collegamento viario fra Palermo, capitale del Regno di Sicilia, e le due città più popolose e importanti, Messina e Catania, fu in buona parte coincidente fino alla zona dell'Etna. Il procedere, infatti, da Palermo a Messina lungo la costa tirrenica era scomodo, per via dell'asprezza della linea di costa in prossimità dei promontori sul mare (Cefalù, Capo Calavà, Capo d'Orlando), ma soprattutto pericoloso, in quanto era sufficiente che i malintenzionati navigassero ad un dipresso dalla riva, per scorgere le carovane in transito e assalirli, senza che i viaggiatori avessero scampo, imprigionati fra il mare e le limitrofe erte colline.

Il percorso preferito era dunque quello che lasciava la costa presso la foce del Fiume Torto e si inerpicava sui margini meridionali delle Madonie, poi dei Nebrodi, toccando i 1000 metri di quota e scendeva quindi nella vallata che circonda l'Etna. Qui il percorso dei viaggiatori si divideva. Chi andava a Messina proseguiva verso levante, transitando da Randazzo e Castiglione di Sicilia e scendeva verso il Mare Ionio, per raggiungerlo a Giardini, e quindi piegare verso nord. Chi andava a Catania, passava da Bronte e poi, via Adrano, Paternò, Misterbianco, raggiungeva la città etnea.

Il percorso dell'antica Trazzera Regia «Palermo – Messina via montagne», fu sostanzialmente confermato, con modeste rettifiche, sia in epoca borbonica, sia in epoca sabauda e quando le strade di grande comunicazione furono «battezzate» e affidate ad un Ente gestore di rilevanza nazionale, essa fu chiamata Strada Statale 120 «dell'Etna e delle Madonie». Percorrere questa strada significa perciò ricalcare le orme di una congerie di viaggiatori, che dal Medioevo (se non da ancor prima) ad oggi dovettero percorrerla a piedi, a cavallo, in portantina o in carrozza, e infine in auto, per le più svariate esigenze. Queste antiche vicende hanno naturalmente influenzato la storia delle cittadine che la strada incontra sul suo percorso, spesso coinvolte con grande rilievo nella storia dell'isola, a partire dall'epoca normanna fino a tutto il Settecento, arricchendole di importanti monumenti civili e religiosi.

La S.S. 120 si svolge sul versante meridionale delle due maggiori catene montuose di Sicilia, le Madonie ed i Nebrodi e poi si insinua fra questi ed il massiccio

dell'Etna. Quando perciò, in epoca recente, queste aree montuose, con i loro magnifici boschi e i loro paesaggi alpestri, furono protetti mediante l'istituzione degli omonimi Parchi Regionali (i tre a maggiore estensione della Sicilia) essa si è venuta a trovare nella condizione di essere una sorta di filo conduttore fra queste aree di grande rilevanza naturalistica.

Valori storici e valori ambientali, portano pertanto a inserire questa strada statale in un elenco di proposte per la creazione, in sede adeguatamente separata, di una pista ciclabile che ripercorra i fasti dell'antica «Regia Trazzera» e che ne valorizzi le potenzialità di carattere turistico.

Alla grande arteria, che prende il via in prossimità della Stazione ferroviaria di Cerda, lungo il Fiume Torto, e che si sviluppa sulle Madonie cosiddette occidentali, si è preferito utilizzare nel primo tratto, fino a poco prima di Castellana Sicula, un percorso sulle Madonie orientali, più grandiose e più suggestive, da Campofelice di Roccella a Castellana Sicula attraverso il «Parco Regionale delle Madonie». Questo parco, che si estende nel territorio nord orientale della provincia di Palermo, è caratterizzato da alte montagne, da suggestivi paesaggi, da una vegetazione rigogliosa e da abbondanti acque. L'itinerario ha inizio dalla Stazione ferroviaria di Campofelice di Roccella e attraverso la SP 9, panoramica strada che costringe ad una dura pedalata di circa 13 km in salita, si dirige a Collesano (m. 468 s.l.m.), cittadina, posta in una conca fra verdi colline, famosa nella storia dello sport automobilistico perché vi transitava la «Targa Florio». Oltrepassata Collesano continua sulla SP 9 b in salita fino a Portella di Mare (m 582 s.l.m.) e poi inizia la discesa fino a Scillato (m. 230 s.l.m.), nota per le due sorgenti, Agnello e Golfone, le cui buonissime acque hanno sempre alimentato l'acquedotto di Palermo. Da qui si snoda sulla SS 643 in salita, attraverso una zona ricca di nocciole, in direzione di Polizzi Generosa (m. 917 s.l.m.) con un splendido panorama a sinistra dei monti dei Cervi e Mufara. Prosegue poi in discesa e si innesta nella SS 120 per raggiungere il comune di Castellana Sicula (m. 765 s.l.m.), Dopo Castellana risale e arriva a Petralia Sottana (m. 1000 s.l.m.) e Petralia Soprana (m. 1147 s.l.m.) circondate da rigogliosi boschi.

Da qui, con un percorso finalmente pianeggiante, si porta a Gangi. Sono queste cittadine di grande valenza turistica, in quanto costituiscono la porta di accesso alla zona sommitale delle Madonie ed esse stesse conservano le vestigia di un importante passato di epoca feudale.

Quando il viaggiatore si avvicina a Gangi, la conformazione del territorio gli permette improvvisamente di scorgere, lontana ma imponente, la mole dell'Etna, che costituirà un riferimento visivo che non lo lascerà fino alla conclusione dell'itinerario.

La catena delle Madonie cede il passo a quella dei Nebrodi, e con un percorso altalenante si corre lungo il Fiumetto di Sperlinga, e si raggiunge questa cittadina, in Provincia di Enna, caratterizzata da un castello scavato nella roccia, che fu partecipe degli eventi dei Vespri Siciliani. Poi si passa da Nicosia, importante città demaniale di origine normanna, sede vescovile, e mantenendosi sempre non disgiunti dai 1000 metri di quota, ci si avvicina al crinale dei Nebrodi in corrispondenza di Cerami.

Si transita quindi da Troina, città cara al Conte Ruggero, il primo dei grandi personaggi normanni, che conserva anch'essa monumenti che ci parlano di un lungo periodo di importanza politica e di floridezza economica.

Da Troina ci si sposta in prossimità di Cesarò, cittadina da cui si accede al cuore dei Monti Nebrodi e finalmente si scende nella vallata che separa quest'ultima catena dal massiccio vulcanico dell'Etna. Ruderì, quasi invisibili, di un antico castello, ricordano i secoli in cui questo percorso era il più importante di Sicilia, mentre, ormai in pianura, ben più consistenti sono le vestigia dell'antica Abbazia di Maniace, poi Castello di Nelson.

Proseguendo, ormai comodamente, in un ampio fondo valle, ad una quota compresa fra i 750 e gli 800 metri, si giunge infine a Randazzo, altra importante città con pregevoli memorie medioevali. La S.S. 120 prosegue per Fiumefreddo, ma il tracciato di cui si ipotizza l'utilizzo, per l'affiancamento di una pista ciclabile, finisce qui, in quanto esso, se realizzato, si collegherebbe a quello previsto per la ferrovia dismessa Randazzo – Stazione Alcantara.

PROGRAMMI PRESENTATI DALLE AMMINISTRAZIONI PROVINCIALI

PROVINCIA PALERMO

La Provincia Regionale di Palermo ha presentato un progetto preliminare di conversione in piste ciclabili delle linee ferroviarie dismesse a scartamento ridotto ricadenti nel territorio di pertinenza.

Le linee ferroviarie a scartamento ridotto interessate dal progetto di riconversione in itinerari ciclopedonali sono:

Linea Palermo - Camporeale:

La linea realizzata a partire dagli anni 20 e che non venne completata per lo scoppio del II conflitto mondiale, doveva collegare i Comuni di Palermo, Monreale, Altofonte, Santa Cristina Gela, Piana degli Albanesi, San Cipirello e Camporeale, da qui attraverso un tratto che non venne mai realizzato, doveva collegarsi alla linea che passando per Poggioreale vecchia, continuava verso Salaparuta, Gibellina vecchia, Santa Ninfa, Salemi, Vita e Calatafimi.

Linea Castelvetro - San Carlo:

La linea attivata nel 1922, collegava i territori di Castelvetro, Partanna, Santa Ninfa, Gibellina vecchia, Salaparuta, Poggioreale, Santa Margherita Belice, Sambuca, Giuliana, San Carlo, Bugio. Il previsto collegamento da Bugio verso Sciacca per Caltabellota fino alla stazione di Verdura (ex bivio Sciacca) sulla Sciacca Ribera per ulteriori 30 km, nonostante gli studi preliminari, non venne mai realizzato. La linea venne chiusa in due fasi: dapprima il tronco Poggioreale - Bugio nel 1954, e successivamente il tronco Castelvetro - Poggioreale nel 1960

Linea Lercara scalo - bivio Filaga - bivio Magazzolo (ex bivio Greci):

Con diramazione per Prizzi e Palazzo Adriano

Questa linea, denominata "Linea delle Miniere o delle Caldare" venne attivata nel 1922. Successivamente venne costruita la diramazione da Filaga per Palazzo Adriano passante per Prizzi. La linea venne smantellata nel 1960.

Linea Palermo (Sant'Erasmus) - Villafrati - Corleone - San Carlo:

Di questa linea, posta in esercizio in due fasi successive (1986 Tronco Palermo -Corleone e 1903 tronco Corleone - San Carlo), il tratto Palermo - Villafrati risulta in più punti interrotto in quanto parte del tracciato originario è stato utilizzato per la realizzazione dello scorrimento veloce Palermo - Agrigento SS 121. La linea è stata smantellata nel 1954. Le stazioni di Palermo Sant'Erasmus, Ficuzza e Campofiorito sono in fase di restauro.

Per alcuni di questi tratti è stata prospettata la possibile riattivazione a scopo turistico della ferrovia; in tal caso la pista ciclabile potrebbe successivamente svolgersi su tracciati alternativi, fermo restando che l'immediata attivazione di una pista ciclabile favorirebbe il mantenimento dell'uso pubblico della sede viaria delle linee ferroviarie dimesse.

La riconversione ad uso ciclabile delle ex linee ferroviarie permetterebbe un attraversamento della Sicilia occidentale secondo una direttrice Nord - Sud collegando la costa tirrena con il Canale di Sicilia e l'entroterra con i due grossi bacini turistici di Palermo e Sciacca. Nella estensione del progetto alle Province di Agrigento e Trapani si collegherebbero le aree Archeologiche di Segesta, Selinunte, Eraclea e Agrigento nonché le principali riserve costiere della Sicilia Occidentale.

Questa linea si configurerebbe inoltre come via verde di collegamento tra le sette riserve di:

- Serre della Pizzuta
- Bagni di Cefalà Diana e Chirastella
- Bosco della Ficuzza e Rocca Busambra
- Grotta d'Entella
- Monte Genuardo e Santa Maria del Bosco
- Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio
- Monte Carcaci

sistema portante di una rete di percorsi escursionistici, archeologici ed equituristici anch'essi in fase di progettazione nell'ambito della Misura 2 Azione 1 del Patto Territoriale Alto Belice Corleonese

La scelta di destinare, in questo primo intervento proposto, gran parte del tracciato ad una ciclabilità su mountain-bike, oltre che da esigenze di carattere paesaggistico e di impatto ambientale, consente di limitare l'entità degli interventi legati alla rifunzionalizzazione di queste linee, rendendole inoltre

conciliabili con altre interessanti modalità di fruizione turistica (equiturismo, calessi e trekking) e salvaguardando l'attuale utilizzo agricolo del tracciato.

Nell'ambito del progetto è comunque prevista la possibilità di una seconda fase di interventi di miglioramento del fondo, per ampliare ad altri ambiti cicloamatoriali l'utilizzo del percorso; si cercherà comunque di salvaguardare l'attuale inurbamento centrale della pista, da valorizzare anche con appropriate alberature, rapportate ai diversi paesaggi agrari attraversati.

Dal punto di vista economico il progetto permette di rimettere in uso un grandissimo patrimonio infrastrutturale, destinato altrimenti all'abbandono o alla sottoutilizzazione.

È stata rilevata l'esistenza di più di 900 opere infrastrutturali tra ponti, viadotti, stazioni, caselli, gallerie acquedotti.

Relativamente al progetto di piste ciclabili l'ipotesi di riutilizzo delle vecchie linee ferroviarie risulta ideale per via di una caratteristica intrinseca di queste ultime, contraddistinte da una scarsa pendenza complessiva, legata alle esigenze dei convogli ferroviari, *a parte i brevi tratti a cremagliera*, e che risulta quindi estremamente adatta ad una percorrenza effettuata tramite bicicletta.

Le suddette proposte sono state integrate con altri itinerari, studiati dagli autori del presente progetto, in modo da creare una rete di percorsi non solo nel territorio provinciale, ma anche per realizzare un'interconnessione con quelli proposti dalle altre amministrazioni provinciali

Sono stati quindi previsti:

- un primo collegamento a nord da Palazzo Adriano a Chiusa Sclafani con la Palermo – Corleone – San Carlo, nella «Riserva dei Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio», attraverso la RT 439 e la RT 77 che costeggia il lago di Grammata
- un secondo collegamento a sud da Palazzo Adriano a Burgio utilizzando la RT 161, la RT 163, attraverso i boschi della riserva, e la RT 254.

- un collegamento da Camporeale a Salaparuta e Poggioreale, utilizzando la SP 20, non essendo stato mai realizzato il sedime della linea ferroviaria a scartamento ridotto Palermo – Poggioreale – Salaparuta
- un altro collegamento è previsto da San Cipirello a Corleone attraverso la RT 69 e la SP 4, al fine di collegare la Palermo – Poggioreale – Salaparuta con la Palermo – Corleone – San Carlo
- un collegamento da Campofelice di Roccella a Castellana Sicula attraverso il «Parco Regionale delle Madonie», descritto nel paragrafo «La SS 120 dalle Petralie a Randazzo».
- un percorso anulare attorno a capo Zafferano che da Bagheria, famosa per le sue ville nobiliari del XVII e XVIII secolo, porta con la SP 88 a Casteldaccia, rinomata per l'azienda vinicola «Corvo di Salaparuta», e ritorna a Bagheria per la SP 16. Da qui continua attraverso la SP 87 fino alla foce dell'Eleuterio e con una diramazione su strade locali giunge a Misilmeri. Dall'Eleuterio con la SP 74 arriva ad Aspra, prosegue attorno al Capo Zafferano utilizzando la SP 23 fino a Porticello e poi in salita con la SP 56 fino all'area archeologica di Solunto.
- sette itinerari proposti dalla «ASSOCIAZIONE SICICLANDO» e dettagliatamente illustrati su una piccola guida pubblicata a cura dell'A.A.P.T. di Palermo. Questi hanno la caratteristica di sviluppare un percorso anulare, prevalentemente su strade provinciali asfaltate, dal traffico automobilistico contenuto, ma anche per alcuni tratti su strade bianche. Per le bellezze paesaggistiche e storico naturalistiche questi itinerari risultano gradevoli a chi li percorre pedalando in tutta tranquillità

○ 1° ITINERARIO

Contessa Entellina – Santa Maria del Bosco

L'itinerario, su strada asfaltata e con tratti pianeggianti alternati a brevi salite, inizia nei pressi del distributore di carburante ERG di Contessa Entellina e si dirige verso Santa Margherita Belice utilizzando la SP 12 fino al bivio Miccina. Da qui imbocca la SP 35 e procede verso Bisacquino fino al Monastero di Santa Maria del Bosco, abbazia medievale del XIII secolo, e, superato questo,

si spinge fino al bivio Catrini e attraverso prima la SP 44 b fino a bivio Alvano e poi la SP 12 ritorna a Contessa Entellina.

○ 2° ITINERARIO

Contessa Entellina – Ruederi del Castello di Calatamauro – Riserva di Monte Genuardo

L'itinerario, con tratti in asfalto e su strada sterrata, inizia sempre da Contessa Entellina in direzione Santa Margherita Belice sulla SP 12, che lascia quasi subito per immettersi sulla RT 263 e arrivare così ai ruderi del Castello Calatamauro. Continua con la RT 263 fino alla «Riserva di Monte Genuardo e Santa Maria del Bosco». Un sentiero poi conduce, all'interno della riserva, fino alla vetta del Monte Genuardo e da qui scende fino a Santa Maria del Bosco per ritornare a Contessa Entellina attraverso lo stesso percorso del 1° itinerario.

○ 3° ITINERARIO

Bisacquino – Vecchia stazione di Campofiorito – Castello di Battellaro

Da Bisacquino questo percorso ciclabile attraverso la ex C.le 41, la SP 12 e la SP 110 porta alla ex Stazione di Campofiorito. Riprende la SP 12 fino al bivio Ponte Giancavallo, prosegue sempre sulla SP 12 verso Contessa Entellina fino al bivio Ponte Alvano e da qui con la SP 44 b ritorna a Bisacquino. A metà strada fra Ponte Alvano e Bisacquino la RT 82 porta ai ruderi del Castello di Battellaro.

○ 4° ITINERARIO

Mulino Fiaccati – Alia – Grotte della Gurfa

Da Alia percorrendo la SS 121, strada caratterizzata da un traffico abbastanza moderato, l'itinerario giunge alla stazione di Roccapalumba e da qui, lasciata la statale, si dirige con un breve tragitto di 2 km al Mulino Fiaccati, mulino ad acqua posto sul fiume Torto.

Da Alia è anche possibile raggiungere le Grotte dei Saraceni o della Guffa attraverso la SS 121 o un sentiero che parte dal Villaggio Chianchitelle,

Sempre con la SS 121 il percorso partendo da Alia arriva alla stazione di Valledolmo e alla fattoria Fontana Murata per ritornare ad Alia attraverso una strada locale fino alla stazione di Marcatobianco e da qui con un sentiero fino alla SS 121.

○ 5° ITINERARIO

Polizzi Generosa – Portella Colla – Monte Cervi – Polizzi Generosa

È questo un itinerario impegnativo da mountain – bike attraverso il «Parco delle Madonie». Da Polizzi Generosa si dirige sulla SP 119 verso Piano Battaglia fino a Portella Colla. Qui imbocca il sentiero n. 11 per Monte dei Cervi per poi scendere ed innestarsi nella SS 643 che da Scillato porta a Polizzi Generosa.

○ 6° ITINERARIO

Cefalù – Contrada Presti – Cefalù

Anche questo è un itinerario difficoltoso ma che si snoda su strada asfaltata. Da Cefalù, attraverso la SP 54 b che conduce a Gibilmanna, si spinge fino al bivio con la SP 136. Imboccata questa provinciale arriva alla contrada Presti e poi prosegue in discesa fino all'Intercomunale per Gratterei ed alla contrada Santa Lucia alle porte di Cefalù.

○ 7° ITINERARIO

Cefalù – Gratteri – Gibilmanna – Cefalù

Ultimo Itinerario, anch'esso arduo, che si spinge fino alla periferia nord del «Parco Regionale delle Madonie». Da Cefalù, contrada Santa Lucia, sempre attraverso la SP 136 arriva al bivio dell'intercomunale per Gratteri che percorre fino al bivio Sellita per poi seguire la SP 28 che porta a Gratteri. Da qui sempre sulla SP 28 si dirige a Gibilmanna rasentando il Pizzo Giurafelle, luogo più panoramico del percorso, fino al Bivio Piano delle Fate – Pianetti per innestarsi nella SP 54 b che porta a Gibilmanna. Percorrendo in discesa sempre la SP 54 b giunge infine alle porte di Cefalù.

PROVINCIA AGRIGENTO

La Provincia Regionale di Agrigento ha presentato in cartografia la proposta del recupero della tratta ferroviaria a scartamento ridotto da Porto Empedocle a Porto Palo, segmento di pertinenza del territorio provinciale, che fa parte della linea Castelvetro – Porto Empedocle.

Il percorso da Menfi a Porto Paolo, progettato e cofinanziato dal comune di Menfi, è stato inserito fra quelli già finanziati e da realizzare con i proventi della legge 366.

In un'altra cartografia sono stati riportati quattro itinerari ciclabili su strade provinciali:

- il primo percorso utilizza la SP 71 dalla SS 115 Sud Occidentale Sicula (in località Sfondato) fino a San Leone.
- il secondo percorso forma un anello attorno al laghetto Gorgo partendo da Eraclea Minoa lungo la SP 20 fino ad intercettare la SP 61 per Montallegro e da qui con la SP 87 ritorna ad Eraclea Minoa.
- il terzo da Montallegro attraverso la SP 75 si dirige a Siculiana per poi con la SP 56 spingersi fino a Siculiana Marina.
- il quarto si snoda nella SP 67 sul litorale di Torre di Gaffe.

Le suddette proposte sono state integrate con altri percorsi ciclabili, progettati dagli autori del presente studio, in modo da creare gli opportuni collegamenti fra queste, con gli itinerari delle province confinanti e soprattutto con la linea ferroviaria a scartamento ridotto Palermo – Corleone – San Carlo.

- il primo itinerario collega San Carlo con Sciacca utilizzando la RT 89 e brevi tratti della SP 19 lungo la valle del Sosio e del Verdura. Dall'intersezione con la strada locale S. Anna – Ribera fino alla galleria S. Giorgio il sedime è asfaltato.
- il secondo itinerario si dirama dalla RT 89 dal suddetto quadrivio per seguire la strada locale fino a Ribera.

- utilizzando un segmento della RT 165 il terzo itinerario collega Burgio con la RT 89 lungo il fiume Madonna di Mortille.
- percorrendo sempre la SP 67 il quarto itinerario prolunga il percorso ciclabile del litorale Torre di Gaffe fino a Licata e poi si spinge con la SS 115 fino al confine con la provincia di Caltanissetta.
- il quinto itinerario inizia dalla Torre di Gaffe, procede verso Agrigento sull'Interpodereale 26 dirigendosi verso il fiume Palma, che segue a breve distanza, fino quasi alla foce in località Marina di Palma, dove si immette nella SP 82 che conduce al Castello di Montechiaro. Lasciato il Castello percorre la strada lungo il Vallone di Montechiaro e passa sopra la galleria della SS 115 per collegarsi alla SP 64 di Palma di Montechiaro. Continua lungo questa provinciale fino all'itinerario proposto dalla Provincia che dalla SS 115 Sud Occidentale Sicula (in località Sfondato) porta a San Leone. Questo itinerario, attraverso la Valle dei Templi, dovrebbe prolungarsi fino a Porto Empedocle.

PROVINCIA CALTANISSETTA

La Provincia Regionale di Caltanissetta ha predisposto un piano provinciale di itinerari ciclabili, che in questa prima fase riveste carattere di generalità e di programmazione.

Durante gli incontri promossi dall'Assessorato Sport Turismo e Spettacolo e dall'Assessorato Lavori Pubblici, a cui hanno partecipato soggetti pubblici (Soprintendenza Beni Culturali, Azienda Forestale Demaniale e Azienda Provinciale Turismo) e privati, sono state acquisite tutte le informazioni utili per la predisposizione del piano integrato cicloturistico provinciale.

Gli itinerari prevedono l'attraversamento della fascia costiera nella parte meridionale del territorio provinciale ed una penetrazione capillare verso l'interno, così da lambire il patrimonio storico artistico e paesaggistico che caratterizza la provincia.

Dal confine ragusano l'itinerario ciclabile, percorrendo la SP 51 ed un tratto della SS 115 e passando per la «Riserva Naturale Orientata del Lago Biviere», arriva a Gela, antica città ricca di storia, dove si può ammirare l'Acropoli greca e le mura Timoleontee, città oggi purtroppo devastata da un degrado causato da un mancato sviluppo industriale. Continuando lungo la SS 115 si inoltra nel Parco Naturale di Montelungo e giunge poi alla Torre di Manfria, da poco restaurata, e al Castello medioevale di Falconara dei principi Pignatelli. Da qui sempre lungo la SS 115 procede verso Licata e la Valle dei Templi di Agrigento.

Dalla città di Gela attraverso la SP 8 si dirige verso Butera fino ad incontrare la SP 83 detta «Strada dei Castelli» che da est verso ovest unisce il restaurato Castelluccio Federiciano con il Castello di Falconara. Transitando nella SP 83 verso ovest attraversa l'Area demaniale forestale attrezzata «Comunelli» e prosegue a nord sulla SS 190 verso il territorio di Riesi fino a congiungersi con la tratta di linea ferroviaria non attivata che da Riesi portava a Canicatti attraverso Sommatino e Delia.

Da Riesi continuando verso nord est per la SP 27 arriva a Mazzarino e poi seguendo la SP 13 tocca gli scavi archeologici di Sophiana dove recentemente sono state portate alla luce le strutture di un impianto termale.

Da Mazzarino, nota per il suo castello normanno, prosegue sulla SS 117 bis in direzione sud est fino alla Riserva naturale orientata «La Sughereta» in territorio di Niscemi.

Da Delia seguendo la SP 1 giunge a Caltanissetta dove si possono ammirare il «Castello di Pietrarossa», la zona archeologica di «Gibil Gabib», gli scavi di «Sabucina» e la «Valle dell'Himera» riserva naturale orientata.

Da Caltanissetta dirigendosi verso nord lungo la SP 29 incontra la zona archeologica di «Vassallaggi» nel territorio di San Cataldo e prosegue verso Mussomeli e il suo castello «Manfredonico» e verso la panoramica vista del monte S. Paolino, nelle cui pendici è situata la cittadina di Sutera.

Le suddette proposte sono state integrate, dai progettisti del presente piano, con altri percorsi ciclabili in modo da creare gli opportuni collegamenti fra queste e con gli itinerari della provincia confinante di Enna.

- il primo percorso ciclabile conduce da Canicattì a Delia lungo la SS 190 ed una strada locale per innestarsi poco prima di Delia nella sede della linea ferroviaria mai attivata, non essendo stato possibile recuperare la prima tratta del tracciato ferroviario
- il secondo collegamento collega attraverso una strada locale la località Torre di Manfredonia alla strada statale SS 115
- il terzo itinerario mette in relazione utilizzando la strada statale SS 191 le cittadine di Mazzarino, Barrafranca e Pietraperzia. Vengono così congiunte le due maglie settentrionale e meridionale proposte dall'amministrazione provinciale
- il quarto itinerario prolunga la strada statale SS 117 b nel territorio della provincia di Enna fino alla «Villa romana del Casale» e la cittadina di Piazza Armerina

PROVINCIA CATANIA

Le proposte presentate dalla Provincia Regionale di Catania sono qui di seguito elencate, e vengono successivamente descritte:

- da Randazzo al Ponte di Bolo, lungo la S.S. 120
- dal Ponte di Bolo alla Stazione Carcaci
- da Calatabiano ad Acireale, via Riposto – Torre Archirafi – Santa Tecla
- dalla Stazione di Motta S. Anastasia a Mirabella Imbaccari
- dal bivio presso la Stazione di Mineo al quadrivio in Contrada Margherito
- lungo il Fiume Simeto, dalla Riserva Naturale Oasi del Simeto a Ponte Barca
- da Ponte Barca alla Stazione ferroviaria di Schettino
- da Bivio Carmito sulla S.S. 385 alla Stazione ferroviaria di Vizzini Licodia

Da Randazzo al ponte di Bolo

La relazione descrittiva di questo tratto è inserita in quella relativa ad un segmento ben più lungo della S.S. 120, da Fiume Torto a Randazzo, che i sottoscritti professionisti hanno ritenuto di proporre, come meritevole di essere affiancata da una pista ciclabile.

È opportuno però rilevare, che le caratteristiche morfologiche del tratto da Randazzo al Ponte di Bolo, pressoché pianeggiante e libero da insediamenti d'ambo i lati, sono le più consone ad una facile realizzazione del progetto.

Dal ponte di Bolo alla stazione di Carcaci

Il percorso, della lunghezza complessiva di km 30,600, si svolge prevalentemente su strade provinciali, caratterizzate da traffico locale, di intensità limitata, le quali costeggiano, rimanendo sempre sulla sponda idrografica sinistra, il

Fiume Simeto. Esso, partendo da una quota di 622 m. s.l.m., si dirige in lieve pendenza verso sud, giungendo a 209 m. s.l.m. in corrispondenza del Ponte Maccarrone, per poi guadagnare 34 metri per arrivare alla Stazione di Carcaci. Fa eccezione all'utilizzo di strade provinciali, il tratto terminale, che si svolge su un breve tronco (un chilometro) della Strada Statale 121.

L'itinerario prende il via al Ponte di Bolo e transita in prossimità del Ponte della Càntera (senza attraversarlo). Se però il cicloturista passasse sulla sponda destra del Simeto, potrebbe visitare l'antico Ponte di Serravalle, elegante nella sua architettura sei o settecentesca ed un antico caseggiato dalle vecchie e scorticate mura, con una cappella ed un minuscolo campanile. Inoltre, affacciandosi dal Ponte della Càntera, si ammirano le gole scavate dal fiume nelle antiche lave.

Da qui si procede verso sud e appare, in primo piano, l'abitato di Bronte, dolcemente adagiato su un declivio che guarda a ponente. Un po' più avanti, ancora a sinistra, un cratere spento posto molto in basso rispetto al massiccio dell'Etna, sempre ben visibile sullo sfondo: M. Barca. Ancora oltre lo spettacolo offerto dalle coltivazioni a pistacchio, pianta abbarbicata alla lava anche nei punti più scoscesi, presente d'ambo i lati della strada, che, nella stagione fredda, si presenta come uno strano ragno dalle decine di zampe arcuate verso il basso.

Successivamente la strada costeggia a breve distanza il fiume e, a destra, spiccano le forme delle colline che si ergono sulla sponda opposta del Simeto, talune dolci, tal altre ripide, argillose, nude. Percorso qualche altro chilometro, sul lato sinistro appaiono improvvisamente delle alte pareti laviche, originate da un'eruzione preistorica. Nel volgere dei secoli esse sono state soggette a continui crolli e una quantità di massi sconnessi si è accumulata alla loro base, proprio sul fianco della strada. Sulla parete si ammira il fenomeno dei prismi colonnari, colonne di lava con una sezione vagamente esagonale, parallele l'un l'altra, la cui formazione è dovuta al lento flusso del calore durante la fase di raffreddamento del magma ed alle caratteristiche chimico-fisiche del basalto.

D'ambo i lati lo spettacolo offerto dalla flora: ancora alberelli di pistacchio abbarbicati sulle antiche lave etnee rivestite di licheni rossi, arancio e gialli e poi euforbie, ginestre, ferule e tante altre essenze dai colori vivaci. Si prosegue, curva

dopo curva, rimanendo sempre sulla sponda sinistra del fiume, tralasciando sia le indicazioni che invitano a risalire verso le falde dell'Etna, sia quelle che porterebbero ad attraversare il fiume per entrare nel territorio ennese.

Dopo circa 29 chilometri, un'indicazione sulla destra indirizza verso il Ponte dei Saraceni, che può essere raggiunto con una strada tortuosa ma dal fondo ben sistemato. Il nome del ponte, restaurato, viene impropriamente accostato alla dominazione saracena, ma probabilmente fu costruito in epoca aragonese.

Infine il percorso confluisce sulla S.S. 121, per un breve tratto che scavalca il Fiume Simeto grazie al Ponte Maccarrone e raggiunge la ex Stazione dismessa di Carcaci, facente parte della ferrovia Schettino – Regalbuto di cui ad altra relazione.

Da Calatabiano ad Acireale

Il percorso prende il via a Calatabiano, in uno snodo significativo, in quanto dalla vicina ex Stazione Alcantara inizia anche l'itinerario che consente il circuito alla base dell'Etna, tramite la tratta ferroviaria dismessa «Stazione Alcantara – Randazzo».

A Calatabiano ci si introduce sul tratto di binario di imminente dismissione, utilizzandolo fino alla località Diana, nel Comune di Fiumefreddo di Sicilia. Da qui si raggiunge il litorale marino a Marina di Cottone e si prosegue lungo strade comunale e provinciali, che toccano le località Fondachello, Riposto, Torre Archirafi.

Nel tragitto Diana – Marina di Cottone il ciclo-turista può concedersi uno sguardo al curioso Castello degli Schiavi ed una visita alla foce del Fiumefreddo ed alle sue rive, protette dall'omonima Riserva Naturale Orientata.

A Torre Archirafi si lascia il contatto diretto con il litorale, per porsi su un percorso parallelo, a pochi chilometri all'interno, viaggiando fra rigogliosi limoneti, ma rimanendo ad un dipresso dalle località balneari Pozzillo e Stazzo.

Giunti a S. Tecla, si tocca nuovamente la costa, ma, poco dopo, un'imperiosa salita costringe a guadagnare circa 120 metri di dislivello, per raggiungere Acireale, dalla cui stazione potrebbe prendere avvio la pista realizzabile sulla tratta dismessa Acireale – Catania.

Dalla stazione di Motta s. Anastasia a Mirabella Imbaccari

L'itinerario inizia alla Stazione ferroviaria, tutt'ora in esercizio, di Motta S. Anastasia, che rappresenta, in questo piano regionale di futuri possibili itinerari ciclabili, uno snodo importante in quanto nei pressi di esso transita la pista ciclabile «Oasi del Simeto – Ponte Barca» ed è possibile, per il ciclo-turista accedere a questo snodo sia per ferrovia, sia mediante la S.S. 192, proveniente da Catania.

La Stazione di Motta si trova al Km 73 della S.S. 192 ed il percorso utilizza questa strada statale fino alla Crociata Iannarello, posta al km 64 + 200, dove inizia la Strada Statale 288, che viene percorsa fino al km 13 + 500, poco dopo Masseria Tenutella, posta a quota 90 s.l.m..

Il tragitto è fin qui interamente pianeggiante, e consente una piacevole vista dei rigogliosi agrumeti della Piana di Catania, mantenendo sullo sfondo la perenne vista dell'Etna.

Successivamente il percorso si svolge su una serie di strade provinciali, che attraversano campagne coltivate non più ad agrumeto, ma ad ortaggi e comincia a prendere quota, toccando i 158 m. al bivio in Contrada Margherito e i 220 m. al quadrivio da cui ci si può recare al Lago dell'Ogliastro. Infine esso si inarca per raggiungere, ancora su strada provinciale, la cittadina di Mirabella Imbaccari, posta sui primi contrafforti dei Monti Erei.

Oltre alla valenza turistica della zona, il percorso Motta S. Anastasia – Mirabella Imbaccari costituisce un prezioso collegamento alla pista ciclabile che da S. Michele di Ganzaria condurrà a Mirabella, per proseguire verso Piazza Armerina.

Un'interessante deviazione è prevedibile al quadrivio in Contrada Margherito, da dove, con circa 7 km di strada asfaltata e pochissimo trafficata, si giunge a Borgo Pietro Lupo, insediamento creato negli anni '50 per la colonizzazione del territorio, poi abbandonato, per il quale esiste un progetto di recupero ai fini dello sviluppo dell'ospitalità rurale.

Una seconda deviazione è quella, cui si è già accennato, per raggiungere il Lago dell'Ogliastro, bacino artificiale ottenuto per sbarramento del Fiume

Gornalunga, che ha già acquistato un aspetto naturale accattivante e che è dotato, in prossimità delle sue sponde, di un'efficiente azienda agrituristica.

Dal bivio presso la Stazione di Mineo al quadrivio in Contrada Margherito

Si premette che nella Relazione originale presentata dalla Provincia Regionale di Catania erano inseriti due tratti distinti, dal bivio presso la stazione ferroviaria di Mineo a Mineo e da Contrada Margherito a Borgo Pietro Lupo. Come si può verificare consultando la carta geografica, il percorso oggetto di questa relazione non è altro che la congiunzione dei due già citati, unificato mediante la previsione di un attraversamento della Valle dei Margi, in corrispondenza del sito archeologico di Rocchicella dei Palici.

Il percorso inizia al bivio posto subito dopo la stazioncina ferroviaria di Mineo, che si trova in una posizione di grande rilievo paesaggistico, in quanto posta su un ampio settore dell'altopiano ibleo, fra superfici ben coltivate, punteggiate da grandi e antiche masserie, con ben in vista il complesso montuoso di maggiore altezza del comprensorio, costituito da Monte Lauro (m. 986 s.l.m.). Il tragitto, però, lascia immediatamente la sommità dell'altopiano e si tuffa nella stretta valle, fresca e rigogliosa di vegetazione, in cui scorre il Fiume Catalfaro, per poi risalire su un'altra zona prominente ed incontrare la cittadina di Mineo.

Città dalle antiche origini che risalgono all'epoca dei Siculi, conserva vestigia del suo importante passato ed è nota perché diede i natali a Ducezio, valoroso principe siculo, che nel V sec. a.C. guidò l'ultima rivolta del suo popolo contro lo strapotere dei greci.

Lasciata Mineo, il percorso scende dall'altopiano, scavalca la S.S. 385 e, giunto nella larga pianura alluvionale del Fiume dei Margi, si dirige verso una prominenza rocciosa, scoscesa nelle pareti, ma ampia e pianeggiante superiormente. È la Rocchicella dei Palici, abitata sulla sommità in epoca pre-greca, ma soprattutto sede di un santuario, per secoli caro al culto dei siculi e delle genti che da loro si generarono.

Dalla Rocchicella, un breve rettilineo porta verso la S.S. 417 «Catania – Gela», strada a scorrimento veloce che dovrebbe essere superata con opportuni accorgimenti, quali sotto o sovrappassi.

Ma superata questa pericolosa arteria, il percorso, su strade asfaltate, si immerge in un ambiente caratterizzato da un traffico ridottissimo e dovuto esclusivamente ai pochi agricoltori che si trasferiscono quotidianamente verso le proprie campagne e l'utilizzo come pista ciclabile promiscua è molto semplice da mettere in atto. Procedendo verso nord-ovest, la strada transita ad un paio di chilometri da Borgo Pietro Lupo, piccolo insediamento urbano, creato nel dopoguerra da un Ente di riforma agricola e pressoché abbandonato per decenni. In questi ultimi anni esso è stato sottoposto ad attenzione dalla Provincia Regionale di Catania per un recupero delle strutture edili e per la creazione di un centro di ospitalità per turisti, che troverebbe un abbinamento ideale con la eventuale pista ciclabile.

Il percorso termina al quadrivio in Contrada Margherito, già incontrato in una precedente relazione, che descrive l'itinerario che va dalla Stazione di Motta S. Anastasia a Mirabella Imbaccari.

Lungo il Fiume Simeto, dalla Riserva Naturale Oasi del Simeto a Ponte Barca

La pista in argomento è già nella fase di progettazione esecutiva, su richiesta della Provincia Regionale di Catania.

Il suo ingresso, lato Oasi del Simeto, si trova lungo la S.S. 114, in corrispondenza del Ponte di Primosole e si svolge verso ponente sull'argine idrografico sinistro, fino all'ingresso nel territorio di Belpasso. Successivamente, utilizzando un ponte pedonale esistente, transita sull'argine destro.

Entrambi gli argini presentano una discreta regolarità, interrompendosi una sola volta, in corrispondenza della confluenza nel Simeto del Torrente Finaita, al confine del Comune di Motta S. Anastasia, dove si prevede di montare una passerella.

specifica delle aree umide e che verrà probabilmente protetto tramite apposita Riserva Naturale.

Da Ponte Barca alla Stazione ferroviaria di Schettino

La realizzazione di un percorso ciclabile su questo breve tragitto, deriva dall'esigenza di realizzare una congiunzione fra la pista già in fase di progettazione fra l'Oasi del Simeto e la Traversa di Ponte Barca e quella che utilizzerebbe la ferrovia dismessa che da Schettino porta a Regalbuto.

Il collegamento è lungo poco più di sette chilometri e si svolge su strade provinciali che, dipartendosi dalla Traversa di Ponte Barca, a quota 64 s.l.m., costeggia il bacino artificiale e poi piega verso est per risalire verso Paternò, dove raggiunge in Contrada S. Marco, alla periferia ovest della città, i 133 metri di quota. Il percorso piega quindi verso nord-ovest, transita non lontano dai resti del Ponte romano di Pietralunga (m. 148 s.l.m.) e giunge alla Stazione di Schettino (m. 181 s.l.m.), tramite un sottopasso ferroviario.

Da Bivio Carmito sulla S.S. 385 alla Stazione ferroviaria di Vizzini Licodia

Il percorso oggetto di questa relazione è un collegamento fondamentale per la chiusura di una maglia fra le piste ciclabili ipotizzate nel territorio catanese e quelle previste nella Provincia di Siracusa, in quanto consente di collegare la città etnea con la Stazione di Vizzini Licodia, che, come risulta da altra relazione, costituisce il punto terminale di una pista ciclabile che dovesse utilizzare tutta o parte della ferrovia dismessa che da Siracusa giungeva proprio in questa Stazione.

In alternativa al tragitto su strada, è però possibile giungervi in treno, in quanto la predetta stazione fa tutt'oggi parte della linea ferroviaria Catania - Caltagirone.

Il tragitto descritto inizia al Bivio Carmito, perché il percorso che da Catania porta a quest'ultimo bivio è riportato nella relazione «da Catania alla Stazione Targia». Da qui si prosegue sulla S.S. 385, costeggiando il Biviere di Lentini, gradevole zona umida da pochi anni ricreata e in corso di progressivo riempimento, e si giunge a Scordia, con un percorso pianeggiante e costituito da lunghi rettilinei.

Successivamente il tracciato si inarca, per raggiungere i 422 metri di quota in prossimità di Militello in Val di Catania. Lo sforzo compiuto da un ciclo-turista sarebbe però premiato dalla visita ad una città ricchissima di pregevoli edifici barocchi, sia civili, sia religiosi, inserita per questa peculiarità fra i centri considerati Patrimonio dell'Umanità.

Il percorso prosegue poi, con una pendenza meno accentuata, fino a portarsi sull'area sommitale dell'altopiano ibleo, ad una quota di circa 570 metri e a quest'altezza rimane, circondato da un paesaggio ordinato e piacevole, fino alla Stazione di Vizzini Licodia.

In aggiunta a quelli proposti dalla Provincia di Catania, gli scriventi autori hanno inserito il seguente tratto, che consente di congiungere la città di Catania con quella di Siracusa e di costituire quindi un fondamentale tratto dei percorsi «Eurovelo 7» e «Ciclopista del Sole», citati in altra parte di questa relazione.

Da Catania alla stazione Targia

Il tratto qui descritto è un'ipotesi di collegamento ciclabile, quanto più possibile vicino alla costa ionica, fra le Province di Catania e Siracusa, per assicurare una continuità ai percorsi denominati «Ciclopista del Sole» ed «Eurovelo 7». Il termine «ipotesi» è motivato dal fatto che tale collegamento è reso difficile dalla mancanza di buone alternative alla Strada Statale 114, molto trafficata e pericolosa a causa del suo intenso utilizzo sia per raggiungere da Catania e da Siracusa le località balneari di Costa Saracena e Brucoli, sia per l'esistenza di una zona industriale (il cosiddetto «Petrochimico»), di grande dimensione, raggiunta quotidianamente sia da autoveicoli, sia da autocarri. Quest'ultima realtà determina anche la presenza, per la parte finale del percorso, di un'atmosfera poco salubre, a causa delle emissioni nell'atmosfera, causate dai processi industriali.

Un elemento positivo è però rappresentato dal fatto che non è lontana la realizzazione dell'autostrada che congiungerà la periferia sud di Catania con Siracusa (di cui è già pronto il tratto da Melilli a Siracusa), dotata dei necessari

svincoli sia per le località turistiche, sia per quelle industriali. La messa in esercizio di tale tratto autostradale comporterà una rilevante riduzione del traffico che insiste sulla Strada Statale 114, che potrà essere affiancata da una pista ciclabile o trasformata in percorso promiscuo.

Il percorso individuato inizia alla periferia di Catania, presso la «Rotonda della Playa» e imbecca il lungo mare, denominato anche «Viale Kennedy», dove la Provincia Regionale di Catania ha realizzato un tratto di circa un chilometro di strada extraurbana, con affiancata una pista ciclabile. Dopo un paio di chilometri, attraverso una stradina secondaria che costeggia il «Tiro a Segno Nazionale», si porta al quadrivio di Via San Giuseppe la Rena e da qui imbecca alla radice la Strada Statale 114, che si svolge attorno alla testa orientale della pista dell'Aeroporto di Fontanarossa.

Giunti alla prima traversa disponibile dopo le strutture aeroportuali e militari, denominata 13a Strada, il percorso la imbecca e prosegue attraversando l'asse di spina della Zona Industriale, che diventa poi Strada Provinciale «Passo Martino». Quindi supera il Fiume Simeto, transita davanti alla Stazione di Passo Martino, scavalcando il confine fra la Provincia di Catania e quella di Siracusa, e confluisce infine sulla S.S. 385, al km 5,000 in località Carmito.

Da qui il percorso utilizza la statale per 2,5 chilometri e devia al km 7,400, presso un bivio posto un chilometro a nord della piccola stazione ferroviaria di Valsavoia, per imboccare una strada provinciale in direzione di Lentini. Quindi corre pressoché affiancato alla ferrovia, fino alla Stazione di Lentini (m. 25 s.l.m.) e costeggia lungo questo tratto il Biviere di Lentini, recentemente ripristinato, transitando vicino le interessanti Case del Biviere.

Poi guadagna di quota, utilizzando per circa 4 chilometri la viabilità minore posta alla periferia est di Lentini prima e Carlentini poi, confluendo sulla strada provinciale che collega Buccheri ad Augusta, via Pedagoggi, che viene imboccata in direzione mare (est) e percorsa per 8 chilometri, dal km 131 al km 139, superando un piccolo valico a quota 254 m. s.l.m. e giungendo così alla località di Villasmundo (m. 201 s.l.m.).

Successivamente, su altra strada provinciale, si percorrono 5 chilometri in direzione est, fino a confluire sulla strada statale 114 nei pressi dello svincolo in località San Fratello, posto al km 129 (quota 100 s.l.m.). La strada statale 114, ormai pianeggiante, viene utilizzata per circa 20 chilometri, fino alla Stazione ferroviaria di Targia, alla periferia nord di Siracusa.

Si precisa infine che la proposta della Provincia di Catania relativa alla realizzazione di un circuito ciclabile attorno al lago artificiale dell'Ogliastro, dopo un'attenta ispezione effettuata durante la stagione invernale, è stata ritenuta non realizzabile, in quanto l'argine del lago si presenta fangoso e pericoloso.

Altre considerazioni portano anche ad accantonare la proposta relativa ad un circuito del Biviere di Lentini e ad un utilizzo di un argine del Fiume Dittaino, percorso sostanzialmente simile a quello descritto dalla Stazione di Motta S. Anastasia a Mirabella Imbaccari.

PROVINCIA ENNA

Le proposte presentate dalla Provincia Regionale di Enna si riferiscono esclusivamente al recupero di tre tratte ferroviarie dismesse, di cui si è trattato in altra parte di questa Relazione.

Ad esse si aggiunge il seguente itinerario:

Regalbuto – Leonforte

Il percorso da Regalbuto a Leonforte viene introdotto dagli scriventi professionisti allo scopo di realizzare un collegamento a maglia, così come auspicato nel piano direttore del Progetto Revermed, fra gli itinerari proposti dalla Provincia Regionale di Enna, tutti basati sul recupero di ferrovie abbandonate, ed altri suggeriti dalla Provincia di Catania.

Infatti, tenendo conto di entrambe le proposte, si viene a disporre di un circuito attorno all'Etna e di uno «stacco» da quest'ultimo, in corrispondenza della ex Stazione di Schettino con inserimento nella provincia ennese, tramite la ferrovia dismessa Schettino – Regalbuto. Più ad ovest si trova il sistema che si basa sul recupero parziale della lunga linea ferroviaria dismessa Caltagirone – Piazza Armerina – Valguarnera - Stazione Dittaino – Leonforte – Nicosia.

Volendo chiudere «a maglia» le suelencate proposte, si manifesta la necessità di ipotizzare un collegamento fra Regalbuto e Leonforte.

Il percorso si svolge lungo la S.S. 121, dunque si configura fra quelli che necessitano della realizzazione di una pista ciclabile in sede separata, ma, dopo un'accurata ispezione del percorso, ciò non viene considerato impossibile, grazie agli spazi che attualmente esistono lungo i bordi della strada.

L'itinerario presenta delle valenze ambientali, grazie alla contiguità con il Lago di Pozzillo, e storico-architettoniche, in corrispondenza di Agira e di Leonforte. Nel senso indicato, esso si presenta leggermente in salita, con uno spunto in corrispondenza del bivio per Gagliano Castelferrato.

Si aggiunge, infine, che il territorio della Provincia di Enna è altresì interessato dalla proposta degli scriventi professionisti, relativa alla creazione di una pista ciclabile accanto alla S.S. 120, per la quale si rimanda alla specifica relazione.

PROVINCIA MESSINA

La Provincia Regionale di Messina a causa della conformazione orografica del proprio territorio, ha presentato soltanto una proposta di realizzazione di pista ciclabile, consistente nell'utilizzo della tratta ferroviaria dismessa da Barcellona Pozzo di Gotto a Milazzo, abbinata all'impiego di un segmento di strada litoranea.

Per la descrizione di questo itinerario si rinvia alla parte del presente documento, dedicata al recupero delle linee ferroviarie dismesse.

Si aggiunge, infine, che il territorio della Provincia di Messina è altresì interessato dalla proposta degli scriventi professionisti, relativa alla creazione di una pista ciclabile accanto alla S.S. 120, per la quale si rimanda alla specifica relazione.

PROVINCIA RAGUSA

La Provincia Regionale di Ragusa ha presentato una serie di 13 percorsi anulari che si svolgono in tutto il comprensorio provinciale, equamente ripartiti fra il territorio montano, quello intermedio e la fascia costiera e inoltre un importante segmento dell'auspicata «Ciclopista del Sole», costituito da un percorso che si svolge lungo il litorale marino, dal confine con la Provincia di Siracusa a quello con la Provincia di Caltanissetta.

Per una migliore comprensione del valore di questi itinerari, si preferisce qui esporre una relazione che descrive nel suo complesso il territorio provinciale.

La tozza cuspidale sud-orientale della Sicilia è interamente occupata da un tavolato culminante nei monti Iblei (986 m) che le conferisce una individualità ben marcata dal punto di vista fisico e umano. Si tratta di una potente massa di strati calcarei orizzontali che scendono verso l'esterno con ampie gradinate, che si affacciano alla cimosia costiera o direttamente sul mare con ripide balze; dalla zona sommitale scendono a raggiera numerosi corsi d'acqua che hanno intagliato nell'altopiano strette e profonde valli, dette cave, le quali costituiscono un elemento caratteristico del paesaggio sia perché contrastano vivacemente con le piattaforme pianeggianti, sia perché mostrano spesso le loro pareti forate dalle nicchie di antiche necropoli (note ed estese soprattutto quelle di Pantalica nella valle dell'Anapo, con ben 5000 grotte e quella di Cava d'Ispica) e di villaggi trogloditici ancora parzialmente utilizzati dai contadini come stalle e ricoveri; né d'altronde, minor spicco hanno le cave aperte dall'uomo per estrarre dal calcare materiale da costruzione. Ma la presenza dei calcari dà il tono a tutto il paesaggio sia direttamente, perché le rocce affiorano nude su larghi tratti o forniscono abbondante materiale per la recinzione dei campi, sia indirettamente, perché tra i vari strati del tavolato si sono formate cospicue falde freatiche la cui utilizzazione, negli ultimi anni, ha permesso di trasformare radicalmente il paesaggio agrario dell'area periferica iblea.

Intensa è stata, nel dopoguerra, l'attività del Corpo Forestale, che ha provveduto ad ampliare le zone boschive, che hanno raggiunto adesso

un'estensione di notevole rilievo, in particolare nel territorio dei tre Comuni montani della Provincia di Ragusa e cioè Monterosso Almo, Giarratana e Chiaramonte Gulfi. Un ulteriore beneficio di carattere ambientale è venuto dalla creazione del Lago Dirillo, al confine fra la provincia ragusana e quella catanese, con lo sbarramento dei torrenti Vizzini e Amerillo, che danno vita al Fiume Acate o, appunto, Dirillo.

La presenza di ampie zone montuose e coperte da boschi, unita a quella del lago e dei suoi affluenti, donano al territorio dei tre predetti Comuni un paesaggio spiccatamente alpestre. È ancora ampiamente diffusa la pastorizia, condotta con metodi tradizionali.

In questo paesaggio sono inseriti i primi tre circuiti proposti dalla Provincia Regionale di Ragusa e cioè:

➤ **Con partenza e arrivo a Chiaramonte Gulfi:**

- L'ITINERARIO N° 4 «SANTA LUCIA»
Chiaramonte Gulfi - Chiesa rupestre di S. Lucia – Area attrezzata di M. Arcibessi – Pilastrì Giardina – Chiaramonte, per un totale di Km 11,300
- L'ITINERARIO N° 7 «SERRA GRANDE»
Chiaramonte Gulfi – Serra Grande – Chiaramonte Gulfi per un totale di Km 8,30

➤ **Con partenza e arrivo a Monterosso Almo:**

- L'ITINERARIO N° 6 «PARCO CANALAZZO»
Monterosso Almo – Parco Canalazzo – Monte Casasia – Lago Dirillo – Vallata Fiume Amerillo – Monterosso, per un totale di km 17,000

➤ **Con partenza e arrivo a Giarratana:**

- L'ITINERARIO N° 8 «SORGENTI IRMINIO»
Giarratana – Terravecchia – Sorgenti dell'Irminio – Monte Lauro – Giarratana, per un totale di Km 12,400
- L'ITINERARIO N° 9 «BOSCO CALAFORNO»
Giarratana – Area attrezzata di Bosco Calaforno – Fontana Uccello – Lago di S. Rosalia – Giarratana per un totale di Km 14,300

Scendendo dall'altopiano ibleo verso il mare, si incontrano le due città principali della Provincia, Ragusa e Modica, che condividono con altre due, Scicli e

Ispica, la peculiarità di trovarsi immediatamente a ridosso di qualcuna delle grandi incisioni (cave) che caratterizzano il territorio. Il paesaggio offre ampi panorami su distese pianeggianti prevalentemente coltivate, anche intensivamente e con metodologie industriali, che si interrompono bruscamente per far apparire, da lontano, un corso d'acqua che si insinua sul fondo di una cava.

Gli itinerari individuati in quest'area sono i seguenti:

➤ **Con partenza e arrivo da Ragusa o da Ibla:**

- ITINERARIO N° 1 «LA VIA DEI MULINI»

Ibla – Cava S. Rosalia – Cava Misericordia – S. Filippo – S. Rosalia – Ibla per un totale di km 9,600

- ITINERARIO N° 2 «LA CAPRA D'ORO»

Vallata del Fiume Irminio – Grotta della Capra d'oro – Vallata Bussello – Villa Barco Salinella – Ibla (Rifugio S. Cono) per un totale Km 21,500

- ITINERARIO N° 3 «LA VIA DELLA PACE»

Galerme – Irminio – Miniere Castelluccio – Pizzillo – Ragusa per un totale di km 16,300

➤ **Con partenza e arrivo da Modica (o da Scicli):**

- ITINERARIO N° 12 «CAVA D'ISPICA»

Cava d'Ispica – Altopiano modicano – Cava d'Ispica per un totale di km 10,100

- ITINERARIO N° 13 «MODICA FIUME LATO»

Modica – Piano Ceci – Mangiagesso – Scicli – Fiume Lato – Modica Sorda per un totale di km 25,000

➤ **Fra Giarratana e Ragusa:**

- ITINERARIO N° 10 «LE VIE DEL TELLESIMO»

Frigintini – C.da Fegotto – Cava dei Servi – Sorgente del Tellesimo – Frigintini per un totale di km 9,100

- ITINERARIO N° 11 «SAN GIACOMO»

San Giacomo – C.da Cria – C.da Margi – San Giacomo per un totale di km 16,800

La Provincia di Ragusa offre infine un'area pianeggiante, prospiciente il mare, di discreta estensione, che corrisponde agli ultimi dieci chilometri del corso del Fiume Acate, dove sorge l'omonima cittadina; agli ultimi venti chilometri del corso del Fiume Ippari, in prossimità del quale sorgono Vittoria e Comiso, ed al corso finale del Torrente di Modica. Qui il paesaggio è ancora diverso, caratterizzato da vaste estensioni di coltivazioni a frutta e, soprattutto, a ortaggi, e da una lunga serie di località balneari, come Sampieri, Cava d'Aliga, Donnalucata, Playa grande, Marina di Ragusa, Punta Braccetto, Scoglitti, nelle quali si riversa, quanto meno nei giorni festivi, tutta la popolazione iblea nella stagione calda.

In quest'area la Provincia di Ragusa propone il seguente itinerario:

➤ **Con partenza e arrivo da Comiso:**

- ITINERARIO N° 14 «COZZO D'APOLLO»

Comiso – Cozzo d'Apollo – Canicarao – Pagoda della Pace – Comiso per un totale di km 36,000

Si descrive infine il percorso lungo il litorale costiero, con il nome auspicato dalle associazioni ciclo-amatoriali.

LA «CICLOPISTA DEL SOLE»

Il transito dalla Provincia di Ragusa della Ciclopista del Sole è, in Sicilia, quello tecnicamente più semplice da realizzare, in quanto esso è costituito da una serie di tratti di strade provinciali o comunali, posti tutti a breve distanza dal litorale marino e ad una quota pressoché costante, variabile dai 5 ai 20 metri s.l.m., con una sola punta a 40 metri. Si tratta quindi di un percorso adatto ad un ampio ventaglio di fruitori. Esso ha anche il pregio di toccare una lunga serie di località balneari, delle cui offerte può agevolmente approfittare il ciclo-turista, nelle stagioni tiepida e calda.

Il tragitto inizia a Marza, al confine con la Provincia di Siracusa e si porta a Pozzallo, importante porto peschereccio dove è affascinante lo spettacolo dell'arrivo in porto dei barconi dei pescatori, in genere nella prima mattinata, e del conseguente mercato che si svolge per lo smercio del prodotto.

Si procede quindi per Sampieri, Cava d'Aliga, Donnalucata e Marina di Ragusa, località dove si riversano gli abitanti del comprensorio durante la stagione balneare. Il litorale in questione è stato ampiamente valorizzato dalla fiction televisiva basata sulle avventure del Commissario Montalbano, nato dalla penna dello scrittore Andrea Camilleri, e lungo queste spiagge si trova, meta di veri e propri pellegrinaggi, la casa a mare utilizzata nei filmati come abitazione del Commissario.

Il percorso transita infine da Scoglitti e dalle lunghissime spiagge dei Macconi, località legate a ricordi di ben maggiore gravità, in quanto, il 10 luglio 1943 esse furono teatro dello sbarco degli americani in Sicilia e dei conseguenti combattimenti.

Il cambio con la Provincia di Caltanissetta avviene in corrispondenza della foce del fiume Acate o Dirillo.

La proposta della Provincia di Ragusa comprende infine alcune bretelle di collegamento della Ciclopista del Sole con le località di Ispica, Scicli, Santa Croce Camerina, Donnafugata e Vittoria, poste a breve distanza dalla linea di costa.

PROVINCIA SIRACUSA

Si premette che la Provincia Regionale di Siracusa ha presentato uno studio di interconnessione viaria fra le aree di interesse della zona centrale del proprio territorio, denominato «Anapo – Cassibile» o anche «Il sistema delle cave», in quanto la viabilità oggetto di questo progetto consente la visita dell'altopiano ibleo, caratterizzato da profonde incisioni chiamate localmente «cave», e delle sue emergenze storico-architettoniche e naturalistiche. Il sistema si connetterebbe bene con l'eventuale trasformazione in pista ciclabile di parte della ferrovia dismessa «Siracusa – Vizzini», in quanto le due viabilità si incontrano nella zona della Valle dell'Anapo.

Per semplicità tecnica, lo studio proposto dalla Provincia di Siracusa è stato suddiviso nei seguenti tre itinerari:

- Da Cassibile al km 94 della S.S. 124
- Dallo svincolo sulla S.S. 114 presso il Torrente Càntera a Sortino – Ferla – Cassaro
- Dalla Contrada Monticelli di Sortino, a Cassaro, al km 67 + 500 della S.S. 124

Cassibile – km 94 della s.s. 124

Il segmento qui descritto parte dalla periferia di Cassibile, località nota per essere stata il luogo della firma dell'armistizio che pose fine, durante il secondo conflitto mondiale, alle ostilità fra italiani e anglo-americani, a quota 53 s.l.m., e si dirige verso l'altopiano, con un percorso all'inizio pianeggiante. Poi esso incontra la prima cava, chiamata «Cava della Contessa», e raggiunge rapidamente un breve altopiano ad una quota di circa 200 m. s.l.m., dove incrocia altre due piccole diramazioni della medesima cava.

Poco dopo il percorso si introduce nella strada provinciale «Siracusa – Palazzolo Acreide», in corrispondenza del km 17 e procede verso ovest, attraversando Canicattini Bagni, e proseguendo, in leggera ma costante salita, ancora verso nord. Si transita in prossimità di Case S. Alfano e dell'omonimo antico e

suggestivo ponte, e si scavalcano due cave in Contrada Bibbia, prima di giungere sulla Strada Statale 124, in corrispondenza del chilometro 94, a quota 529 s.l.m., confluendo così in un altro segmento del «Sistema della Cave».

Lo stesso percorso presenta una variante che si stacca a sinistra del lungo rettilineo che da Cassibile porta verso l'altopiano ibleo e che transita interamente a ponente della Cava della Contessa, anziché a levante come quello precedentemente descritto.

Entrambe le varianti sono itinerari di particolare pregio paesaggistico e corrono su strade poco trafficate e dunque adatte al movimento ciclabile, ma, se percorse nel senso anzi descritto, con l'eccezione del primo tratto, sono caratterizzate da una pendenza elevata.

Svincolo sulla S.S. 114 presso il Torrente Càntera – Sortino – Ferla – Cassaro

Questo itinerario prende avvio dallo svincolo sulla S.S. 114 posto 200 metri a nord dell'attraversamento del Torrente Càntera, a quota 28 s.l.m e si dirige verso ovest, guadagnando subito quota per iniziare la risalita dell'altopiano ibleo.

Dopo 5,3 km, a quota 175 s.l.m., incrocia la strada provinciale Villasmundo – Priolo Gargallo e prosegue ancora verso ovest. Dopo altri 5 chilometri, giunto a quota 480, sfiora il Cozzo San Giorgio e a questo punto piega verso sud, per raggiungere Sortino (m. 440 s.l.m.) dopo altri 5,8 km.

Uscito da Sortino, il percorso riprende in direzione nord-ovest e poi ovest per unirsi, dopo 11,7 km, con la strada che risale da Pedagaggi, ai piedi di M. S. Venere. Incontra, dopo altri 4 km, il bivio per deviare su Ferla.

Superata Ferla, l'itinerario scende ripidamente per attraversare l'omonimo torrente, affluente del Fiume Anapo, e quindi risale con una serie di tornanti, per giungere a Cassaro.

Sortino (Monticelli) – Cassaro – km 67,5 della S.S. 124

Il tratto qui descritto inizia a circa un chilometro da Sortino, in direzione est, a quota 474 s.l.m. in località Monticelli, e dopo il transito sotto Costa Giardini, scende ripidamente sotto i 200 m. per scavalcare la Cava in cui scorre il Fiume Anapo e dirigersi quindi verso sud ovest, per confluire sulla S.S. 124 al chilometro 94 + 400 (quota 529 s.l.m.).

Prosegue sulla statale, dove circa mezzo chilometro dopo incontra il bivio dove termina il tratto che sale sull'altopiano provenendo da Cassibile. La S.S. 124 viene lasciata dopo circa 4 km, per imboccare la provinciale per Cassaro, dove giunge dopo aver attraversato in altro punto la stessa Valle dell'Anapo.

Il percorso procede poi per altra provinciale in direzione ovest, per terminare sulla stessa S.S. 124 al km 67 + 500, nel tratto che collega Buscemi a Buccheri.

Vengono inoltre qui descritti due itinerari, studiati dagli scriventi professionisti, necessari per assicurare il transito attraverso la Provincia di Siracusa dei percorsi «Eurovelo 7» e «Ciclopista del Sole», di fatto coincidenti, per i quali si richiede un tragitto quanto più possibile prossimo alla costa ionica dapprima e quindi al Canale di Sicilia.

- Da Siracusa a Calabernardo
- Da Pachino a Marza

Siracusa – Calabernardo

Il percorso inizia alla periferia della Città di Siracusa, dove la viabilità urbana cede il passo alla Strada Statale 115, con un tratto di circa 4 chilometri di lunghezza, attraversa il Ponte Grande, noto sia per motivi storici, in quanto legato alle vicende delle prime ore dello sbarco anglo-americano in Sicilia nel 1943, sia perché scavalca ben tre corsi d'acqua, fra cui l'Anapo e il Ciane, unico fiume d'Italia dove vegeta il papiro.

Trattandosi di strada statale, per di più caratterizzata da notevole traffico, il tratto deve essere compreso fra quelli che, per essere adoperati anche come pista ciclabile, richiederebbero uno specifico ampliamento laterale ed una passerella indipendente in corrispondenza del Ponte Grande.

Il primo tratto termina al km 405 della Strada Statale 115, in corrispondenza di Contrada Carrozziere, dove è possibile abbandonare la statale e piegare a destra imboccando una strada provinciale a minore traffico. Il percorso si allontana dalla linea di costa e attraversa zone di campagna pianeggianti, variamente coltivate e giunge dopo circa 9 chilometri a Cassibile.

Il terzo tratto inizia in prossimità del km 396 della citata strada statale e prosegue accostandosi al mare, affiancandosi ad una serie di spiagge di particolare bellezza, poste ai due lati della foce del Fiume Cassibile e termina in corrispondenza di un bivio posto cento metri prima del chilometro 388, nei pressi di un piccolo dolmen preistorico, citato sulle carte come «Dolmen di Avola».

La sua lunghezza complessiva è dunque di circa 8 chilometri e la possibilità di affiancare ad essa una pista ciclabile esiste tecnicamente, con qualche difficoltà in corrispondenza del Cassibile, dove sarebbe necessario installare una passerella indipendente, accanto al vecchio ponte, per lo scavalco del fiume.

Infine, al chilometro 388, si lascia nuovamente la Strada Statale 115 e ci si avvicina a poche decine di metri dalla linea di costa, fino alla località Marina di Avola. È necessario a questo punto risalire il rettilineo, lungo mezzo chilometro, che porta alla periferia di Avola e quindi riprendere un altro tratto di viabilità locale, che attraversa le contrade Zaccara e Cicerata, coltivate in prevalenza a mandorleto, supera il Fiume di Noto e confluisce poco dopo sulla strada provinciale che collega la città di Noto alla località balneare di Calabernardo.

Un eventuale utilizzo di questo percorso come pista ciclabile, in promiscuità con la viabilità ordinaria, consentirebbe di congiungersi alla pista ciclabile che il Comune di Noto ha in fase di progettazione, in affiancamento al primo tratto della linea ferroviaria dismessa Noto – Calabernardo – Pachino.

Pachino – Marza

È un tragitto di 12,7 chilometri che inizia alla ex Stazione di Pachino, dove si potrebbe giungere se si riconvertisse in pista ciclabile la tratta ferroviaria dismessa da Calabernardo a Pachino (la riconversione della parte iniziale da Noto a Calabernardo è già in fase di progettazione).

Il tragitto si svolge su stradine tortuose che circuiscono dapprima il Pantano Cuba e poi il Pantano Longarini, entrambe aree umide protette, di grande interesse naturalistico per i volatili stanziali e di passo che vi si possono osservare.

Si fa presente, infine, che il territorio della Provincia di Siracusa è interessato da un'ipotesi di collegamento fra le città di Catania e di Siracusa, descritta nella relazione «Da Catania alla Stazione Targia», in quanto il percorso si potrebbe collegare alla tratta ferroviaria dismessa Stazione Targia – Stazione di Siracusa.

PROVINCIA TRAPANI

La Provincia Regionale di Trapani ha presentato una proposta di undici itinerari cicloturistici da realizzare:

- Trapani – Nubia – Marsala
- Castelvetro – Marinella
- Bonagia – Custonaci
- San Vito Lo Capo – Castelluzzo
- Salaparuta – Poggioreale
- Belice sinistro – Diga Garcia
- Marsala – Salemi
- Campobello di Mazara – Tre Fontane
- Mazara del Vallo – Granitola
- Castelvetro – Triscina
- Gilletto – San Nicola – Gorgi tondi

Trapani – Nubia – Marsala

L'itinerario, denominato «La Greenway del Sale», si sviluppa per una lunghezza di km. 37 da Trapani a Marsala attraverso le frazioni di Nubia, Salina Grande, Marausa e Mozia. Si snoda per lunghi tratti nelle Riserve Naturali Orientate «Saline di Trapani e Paceco» e «Isole dello Stagnone di Marsala». Rende fruibili ad una nuova mobilità ciclopedonale aree e poli d'attrazione turistico culturali, quali il «Museo del sale», la «Torre Nubia», la «Torre di Mezzo», la «Torre di Marausa» e la «Torre S.Teodoro» lungo il litorale fino alla «Strada Romana» sommersa che un tempo collegava l'isola di Mozia alla costa marsalese. Nei pressi della zona militare di Birgi, per superare l'aeroporto, si allontana dalla costa che poi riprende seguendo l'argine del fiume.

Attualmente è in fase di avanzata costruzione il tratto da Trapani a Nubia fino alla sede del Museo del Sale dove si trovano le testimonianze delle antiche tecniche della lavorazione del sale.

Questo percorso è stato incluso nei progetti già finanziati e da realizzare con i proventi della legge 366.

Castelvetrano – Marinella

Questo itinerario di circa 15 km si sviluppa nella sede dismessa della linea ferroviaria a scartamento ridotto Castelvetrano – Porto Empedocle, di cui ad altra relazione.

Bonagia – Custonaci

L'itinerario lungo 16 km., che inizia a Trapani lungo la litoranea seguendo la SP 20, tocca le tonnare S. Giuliano e S. Cusumano e dopo la stele Virgiliana giunge a Pizzolungo per poi proseguire fino alla tonnara di Bonagia. In località S. Andrea Bonagia lasciata la SP 20 e presa la SP 18 continua per Custonaci, centro noto per la produzione di marmi pregiati.

San Vito Lo Capo – Castelluzzo

L'itinerario si estende per circa 8 km lungo la SP 16 da San Vito a Castelluzzo. Il percorso, partendo dalla piana verdeggiante coltivata ad ulivi di Castelluzzo, si snoda lungo il litorale delle scogliere di Macari e giunge a San Vito lo Capo, antico borgo di pescatori ed oggi rinomato centro turistico balneare con una fra le più belle spiagge della Sicilia.

Salaparuta – Poggioreale

L'itinerario si sviluppa per circa 3,6 km lungo la SP 32 nel tratto che collega i nuovi centri abitati di Salaparuta e Poggioreale, oggi noti per un discreto patrimonio archeologico che attira sempre più studiosi e turisti.

Alla periferia di Salaparuta il percorso intercetta il tracciato della dismessa ferrovia a scartamento ridotto Castelvetrano – San Carlo – Burgio, che in direzione Castelvetrano porta nei pressi dove sorgevano questi due comuni prima che il terremoto del 1968 li radesse al suolo.

Dopo Poggioreale si collega all'itinerario ciclabile Belice sinistro – Diga Garcia.

Belice sinistro – Diga Garcia

L'itinerario ha inizio nei pressi di Poggioreale e si estende lungo la SP 60 per circa 7,5 km nel panorama della valle del ramo sinistro del Belice, fino ad arrivare alla diga Garcia. In questa valle, dove scorre il fiume, si trovano alcune testimonianze di mulini ad acqua.

Marsala – Salemi

L'itinerario, proposto dalla provincia regionale di Trapani, prevede l'utilizzo della SS 188 per poco più di 24 km dalla periferia di Marsala fino alla località Timpone Torretta. Da qui prosegue, per circa 10 km, lungo la SP 28 passando vicino alla zona archeologica e ai ruderi del castello di Mokarta per giungere a Salemi.

Poiché la SS 188 presenta un flusso elevato di traffico motorizzato e frequenti insediamenti urbani, specialmente nei primi 6 km nei pressi di Marsala, sono stati individuati altri percorsi su strade interne, con meno flusso veicolare.

Si è deciso pertanto di proporre un tragitto che, partendo dalla località Paolini, attraverso le strade provinciali SP 24 ed SP 69 e poi una trazzera si collega alla SS 188. Percorsa questa statale per appena 1 km. si immette nella strada provinciale SP 28 seguendo il percorso originale proposto.

Questo itinerario per le sue bellezze naturali non è meno interessante di quelli previsti lungo la costa, poiché si sviluppa nelle colline verdeggianti di viti dell'entroterra e tocca diversi bagli, testimonianza di architettura rurale.

Campobello di Mazara – Tre Fontane

Con un percorso di circa 8 km. tramite la SP 51 l'itinerario partendo da Campobello di Mazara giunge alla frazione Tre Fontane, nota località balneare.

A 2 km. da Campobello, lasciata la SP 51, una diramazione lungo la SP 88 porta alle Cave di Cusa, in un paesaggio agricolo ricco di coltivazioni di ulivi, mandorli e fichi. Da queste cave i selinuntini ricavavano il tufo per la costruzione di templi, teatri e palazzi.

Mazara del Vallo – Granitola

Il percorso inizia da Mazara del Vallo, antichissima città fenicia ed oggi porto peschereccio più importante d'Italia, si sviluppa per circa 10 km lungo la SP 38 che costeggia il mare fino a Torretta Granitola, il cui litorale frastagliato ed il porticciolo naturale sono un forte richiamo per gli appassionati del mare.

Gillette – San Nicola – Gorghi tondi

Dalla SS 115 ha inizio questo itinerario che si snoda per circa 7 km. lungo la SP 85 attraverso la Riserva Naturale Integrale «Lago Preola e Gorghi Tondi», in un'oasi verdeggiante di grande interesse naturalistico, fino a congiungersi alla SP 38 Mazara del Vallo – Granitola.

Castelvetrano – Triscina

Da Castelvetrano, città nota per la produzione di ottimo olio e vino, l'itinerario, di circa 10 km, lungo la SP 81 si dirige verso la costa fino a raggiungere Triscina, contrada situata vicino alla foce del fiume Modione o Selino e ad ovest del parco archeologico di Selinunte.

In aggiunta alle proposte presentate dall'Amministrazione provinciale della Provincia di Trapani, i progettisti del presente studio hanno individuato i seguenti itinerari di collegamento all'interno del territorio provinciale e verso le province confinanti di Palermo ed Agrigento

Bonagia – Macari

Questo itinerario svolge l'importante finalità di collegare i due percorsi della costa nord proposti dalla provincia, la ciclopista da Trapani a Custonaci con quella da Castelluzzo a San Vito Lo Capo.

L'itinerario si sviluppa lungo il sentiero che corre lungo il litorale dalla Tonnara di Bonagia fino a Macari.

Ha inizio dalla contrada di Bonagia, Tonnara oggi restaurata e trasformata in grande struttura turistica balneare con albergo, ristorante, piscina, spiagge, impianti sportivi e negozi di artigianato. Nella torre, anch'essa restaurata, si può visitare il Museo della Tonnara, testimonianza dell'antica attività marinara della contrada.

Lasciata la contrada, imbocca il sentiero che corre lungo la costa in direzione della «Riserva Naturale Orientata Monte Cofano». Questo monte, che caratterizza il suggestivo paesaggio del tratto nord della costa trapanese, presenta una vegetazione di ginestre, carrubi e palme nane. Sulla vetta vi è un'antica torre di avvistamento da dove si può ammirare il bel panorama del golfo di Bonagia e del Cofano.

La «Riserva Naturale Orientata Monte Cofano» si trova nel territorio di Custonaci e comprende la zona A del promontorio del monte Cofano e la zona B della preriserva. Nella zona A vi è il promontorio del monte Cofano, oasi naturalistica, che la ciclopista percorre lungo la frastagliata costa del mare. Alle pendici del monte sono presenti torri di avvistamento di epoca spagnola, i resti di una tonnara e diverse grotte, fra cui quelle di Scurati, Mangiapane e Miceli. All'interno della grotta di Mangiapane ogni anno a dicembre si svolge il suggestivo presepe vivente, dove vengono rappresentate le attività artigianali della zona. Queste grotte sono raggiungibili con l'itinerario «Bonagia - Custonaci» proposto dalla provincia.

Oltrepassato il promontorio del monte Cofano il percorso continua sempre lungo il sentiero della costa fino ad innestarsi nell'itinerario «Castelluzzo – San Vito Lo Capo» nei pressi delle scogliere di Macari.

San Vito Lo Capo – Riserva dello Zingaro – Scopello

San Vito Lo Capo, borgo di pescatori risalente al XVI secolo, situato sul promontorio di Capo San Vito, la cui splendida spiaggia è molto frequentata nei mesi estivi, è il luogo da cui inizia questo incantevole itinerario che porta attraverso la «Riserva Naturale Orientata dello Zingaro» fino al «Baglio di Scopello».

Il percorso ciclabile attraverso la strada provinciale SP 63 si dirige verso la «Riserva Naturale Orientata dello Zingaro». Questo primo tratto, nonostante sia su strada asfaltata non molto frequentata, presenta per chi pedala un grado abbastanza elevato di difficoltà per la notevole pendenza, che costringe a chi non è allenato a frequenti soste, che sono tuttavia ripagate dalla stupenda vista del golfo di Castellammare.

La «Riserva Naturale Orientata dello Zingaro», che è stata la prima riserva istituita in Sicilia, comprende circa 7 km di costa incontaminata con bellissime calette ed una catena di montagne. La sua estensione di circa 1.600 ettari può essere percorsa attraverso dei suggestivi e panoramici sentieri. All'interno vi sono le due Torri fortificate di Uzzo e di Scopello, costruite nel 1500, la Tonnarella dell'Uzzo, destinata a Museo del Mare, il Baglio di Cusenza e il Baglio di Scopello, località nota per la sua Tonnara ed i Faraglioni che si specchiano nell'azzurro del mare

Marsala – Mazara del Vallo

L'itinerario da Marsala a Mazara del Vallo è stato pensato ed inserito in questo progetto come un segmento della «Ciclopista del Sole»

Da Marsala, località trapanese famosa per le saline, l'archeologia, i vini, i bagli, l'itinerario si snoda attraverso la provinciale SP 64 per poi seguire trazzere lungo la costa fino al comune di Petrosino, località balneare con lunghi tratti di spiagge sabbiose. Sempre utilizzando le trazzere lungo la costa da Petrosino arriva

alla «Riserva Naturale Capo Feto» in territorio mazarese, una delle poche zone umide ancora presenti in Sicilia, la cui vegetazione palustre costituisce area di sosta per gli uccelli migratori. Lasciata la riserva giunge attraverso una strada locale a Mazara del Vallo, antica cittadina che conobbe il suo massimo splendore durante il periodo arabo, oggi porto peschereccio il più importante d'Italia.

Collegamenti ciclabili sud provincia SP 51 e SP 56

Una ciclopista che percorre per un breve tratto la SP 56 permette il collegamento fra gli Itinerari Castelvetro – Triscina e Campobello di Mazara – Tre Fontane.

Un altro breve percorso ciclabile lungo la SP 51 collega l'itinerario Campobello di Mazara – Tre Fontane con Torretta Granitola.

Trapani – Paceco – SP 24/SP 69 «Marsala – Salemi»

Questo itinerario inizia dalla «Greenway del sale» Trapani – Marsala, già finanziata dalla Regione ed in fase di realizzazione, e seguendo l'argine del Baiata fino alla diga raggiunge Paceco, cittadina nota per le intense coltivazioni di meloni esportati fino ai paesi del Nord Europa. Segue poi la strada provinciale SP 8 e superati il «Borgo Fazio», caratteristico borgo agricolo degli anni '30, appartenente al comune di Trapani, ed il «Feudo Rinazzo», baglio del 1700 di proprietà della Provincia di Trapani, si congiunge all'itinerario «Marsala – Salemi» in località Case S. Nicola.

Birgi – Petrosino

Attraverso la strada provinciale SP 1 l'itinerario dalla salina Torre San Teodoro si spinge all'interno nelle campagne di Marsala, disseminate da numerosi bagli, alcuni in stato di abbandono, altri già restaurati e trasformati in aziende agricole ed agriturismo. Prosegue poi su strade locali fino a prendere la SP 53 per giungere a Petrosino, località balneare dal litorale sabbioso dove nei mesi di luglio ed agosto si

svolgono manifestazioni folcloristiche con mostre di artigianato e di prodotti tipici della zona.

Collegamenti ciclabili nord provincia

Alcuni itinerari sono stati infine previsti nella zona settentrionale della provincia di Trapani, in territorio di Segesta, Castellammare e Alcamo, area non meno bella ed interessante delle altre.

- Attraverso la SS 187 un primo percorso ciclabile conduce da Castellammare del Golfo, cittadina balneare caratteristica per il suo castello che sembra ormeggiato al molo del porto, fino al bivio con la strada provinciale SP 16 in direzione Castelluzzo.
- Da Castellammare pedalando lungo la strada provinciale SP 47 si può raggiungere la cittadina di Alcamo, posta alla pendici del monte Bonifato, oggi «Riserva Naturale Orientata Bosco d'Alcamo».
- Un itinerario attraverso la strada statale SS 113, e le strade provinciali SP 11 e SP 78 porta da Alcamo a Calatafimi, nei cui dintorni vi sono aree di interesse naturalistico fra cui il bosco di Angimbè.
- Un altro percorso ciclabile partendo da Calatafimi percorre la strada statale SS 113 per un breve tratto fino all'intersezione con la strada provinciale SP 44 che segue fino a raccordarsi con la SP 57.
- Un ultimo percorso dalla strada statale SS 187 snodandosi lungo la strada provinciale SP 57 conduce a Segesta e alle Terme toccando la ex stazione ferroviaria di Segesta della linea Palermo – Trapani, oggi fermata impresenziata dei treni che percorrono la linea. Questa stazione è stata recentemente restaurata e trasformata in struttura ricettiva.

LEGGI E REGOLAMENTI

LEGGE 19 OTTOBRE 1998, N. 366

NORME PER IL FINANZIAMENTO DELLA MOBILITA' CICLISTICA

pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 23 ottobre 1998

Art. 1.

1. La presente legge detta norme finalizzate alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica.

Art. 2.

1. Alle regioni é affidato il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni provvedono a redigere il piano sulla base dei progetti presentati dai comuni, limitatamente alla viabilità comunale, e dalle province, con riguardo alla viabilità provinciale e al collegamento fra centri appartenenti a diversi comuni. I progetti sono predisposti nel quadro di programmi pluriennali elaborati dai predetti enti, che pongono come priorità i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture socio-sanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche.

2. Le regioni approvano i piani di cui al comma 1, contestualmente disponendo in merito alla ripartizione tra gli enti locali delle risorse del fondo di cui all'articolo 3.

Art. 3.

1. Presso il Ministero dei trasporti e della navigazione é costituito un fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica.

Art. 4.

1. Ogni anno, entro il 31 marzo, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, acquisito preventivamente il parere della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le provincie autonome di Trento e di Bolzano, sentito il Dipartimento per le aree urbane, approva la ripartizione della quota annuale del fondo di cui all'articolo 3 tra le regioni. La ripartizione é effettuata:

- a)* sulla base dei piani regionali di riparto per la mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 approvati;
- b)* in proporzione ai fondi stanziati autonomamente da ogni singola regione per le finalità di cui alla presente legge;
- c)* sulla base di quanto impegnato nell'esercizio finanziario precedente.

2. Il Ministero dei lavori pubblici ed il Dipartimento per le aree urbane concorrono con proprie risorse al finanziamento del fondo di cui all'articolo 3.

Art. 5.

1. Gli enti locali e le loro associazioni realizzano gli interventi previsti dalla presente legge direttamente o in concorso con altri soggetti pubblici o privati.

Art. 6.

1. Gli interventi, finalizzati al conseguimento dell'obiettivo di cui all'articolo 1, possono essere i seguenti:

- a)* realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclopedonali; di ponti e sottopassi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
- b)* costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;
- c)* messa in opera di segnaletica luminosa, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico;
- d)* predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;

- e) redazione di cartografia specializzata; posa in opera di cartelli segnaletici degli itinerari ciclabili; attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti;
- f) realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a promuovere la conversione dal trasporto motorizzato a quello ciclistico;
- g) progettazione e realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse; a tal fine i progetti possono essere inseriti nei programmi elaborati ai sensi dei regolamenti (CEE) n. 2080/93, n. 2081/93, n. 2082/93, n. 2083/93, n. 2084/93 e n. 2085/93, del Consiglio, del 20 luglio 1993, al fine di accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali stanziati dall'Unione europea;
- h) realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato SpA al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare con la dislocazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito;
- i) realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico o in concessione per l'integrazione fra detto trasporto e l'uso della bicicletta, nonché predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- l) ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico.

Art. 7.

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, é emanato un regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

Art. 8.

1. L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso é utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni é demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi.

2. Gli argini dei fiumi e dei torrenti possono essere utilizzati, fatto salvo il rispetto della normativa vigente, per la realizzazione di piste ciclabili.

Art. 9.

1. L'approvazione da parte dei consigli comunali dei progetti di cui all'articolo 2 costituisce, ai sensi dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1, e successive modificazioni, variante agli strumenti urbanistici vigenti e la procedura si completa in sede comunale.

2. Al fine di acquisire gli atti di intesa, i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni e le approvazioni prescritti per i progetti degli interventi di cui all'articolo 6, può essere convocata un'apposita conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, cui partecipano tutti gli enti tenuti ad esprimersi sui progetti stessi.

3. Ove l'attuazione degli interventi richieda l'azione integrata e coordinata dell'Ente nazionale per le strade, delle province, dei comuni e delle Ferrovie dello Stato SpA, può essere promossa la conclusione di appositi accordi di programma, ai sensi dell'articolo 27 della legge 8 giugno 1990, n. 142.

Art. 10.

1. Dopo il comma 4 dell'articolo 13 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 9 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:

"4- *bis*. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere *C, D, E* ed *F* del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".

2. Dopo il comma 2 dell'articolo 14 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come modificato dall'articolo 10 del decreto legislativo 10 settembre 1993, n. 360, è inserito il seguente:

"2- *bis*. Gli enti proprietari delle strade provvedono altresí, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché

realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".

3. Il primo periodo del comma 4 dell'articolo 208 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente: "I proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 sono devoluti alle finalità di cui al comma 2, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 36, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e, in misura non inferiore al 20 per cento dei proventi stessi, alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica".

4. Il comma 1 dell'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

" 1. Allo scopo di promuovere la formazione dei giovani in materia di comportamento stradale e di sicurezza del traffico e della circolazione, nonché per promuovere ed incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, i Ministri dei lavori pubblici e della pubblica istruzione, d'intesa con i Ministri dell'interno, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente, avvalendosi dell'Automobile Club d'Italia, delle associazioni ambientaliste riconosciute dal Ministero dell'ambiente ai sensi dell'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, di società sportive ciclistiche nonché di enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale e della promozione ciclistica individuati con decreto del Ministro dei lavori pubblici, predispongono appositi programmi, corredati dal relativo piano finanziario, da svolgere come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado, ivi compresi gli istituti di istruzione artistica e le scuole materne, che concernano la conoscenza dei principi della sicurezza stradale, nonché delle strade, della relativa segnaletica, delle norme generali per la condotta dei veicoli, con particolare riferimento all'uso della bicicletta, e delle regole di comportamento degli utenti".

5. I programmi di cui all'articolo 230, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, come sostituito dal comma 4 del presente articolo, sono adottati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 11.

1. Per il finanziamento degli interventi previsti dai piani di cui all'articolo 2 sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di lire 5 miliardi per l'anno 1998 e di lire 6 miliardi per l'anno 1999, quale concorso dello Stato agli oneri derivanti dalla contrazione di mutui o di altre operazioni finanziarie che le regioni sono autorizzate ad effettuare nei limiti della quota a ciascuna assegnata.
2. I limiti di impegno di cui al comma 1 costituiscono la dotazione del fondo di cui all'articolo 3.
3. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 5 miliardi per il 1998 e a lire 11 miliardi a decorrere dal 1999, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale "Fondo speciale" dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, a tal fine parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.
4. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica é autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

DECRETO MINISTERIALE 30 NOVEMBRE 1999, N. 557

Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili

(G.U. n. 225, 26 settembre 2000, Serie Generale)

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

di concerto con

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'articolo 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", che prevede l'adozione con decreto ministeriale di un regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;

Visto l'articolo 17, commi 3 e 4 della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza dell'11 ottobre 1999;

Vista la comunicazione al Presidente del Consiglio dei Ministri, a norma dell'articolo 17, comma 3, della predetta legge 23 agosto 1988, n. 400 (nota n. 2816 del 27 ottobre 1999);

Adotta il seguente regolamento:

Capo I

Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili

Art. 1.

Premessa

1. Nella presente sezione sono individuati le linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili e gli elementi di qualità delle diverse parti degli itinerari medesimi. Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi.

Art. 2.

Finalità e criteri di progettazione

1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;

d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano-altimetriche dei percorsi.

Art. 3.

Strumenti di pianificazione

1. Al fine di predisporre interventi coerenti con le finalità ed i criteri anzidetti gli enti locali si dotano dei seguenti strumenti di pianificazione e di progettazione:

a) un piano della rete degli itinerari ciclabili, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, comprensivo dei dati sui flussi ciclistici, delle lunghezze dei tracciati, della stima economica di spesa e di una motivata scala di priorità e di tempi di realizzazione. Il livello di indagini preliminari e di dettaglio degli elaborati di piano deve essere adeguato alla estensione dimensionale della rete ciclabile ed alla complessità del modello di organizzazione della circolazione delle altre componenti di traffico. Nell'ambito di tale piano è ammessa la possibilità di considerare itinerari isolati che rispettino comunque le finalità ed i criteri di progettazione indicati all'articolo 2. Per i comuni che sono tenuti alla predisposizione del Piano urbano del traffico (PUT), ai sensi dell'articolo 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il piano della rete ciclabile deve essere inserito in maniera organica, quale piano di settore, all'interno del PUT, secondo le indicazioni delle direttive ministeriali pubblicate nel supplemento ordinario n. 77 alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995. Per i comuni non tenuti alla predisposizione del PUT occorre comunque procedere ad una verifica di compatibilità, soprattutto ai fini della sicurezza, con le altre modalità di trasporto;

b) i progetti degli itinerari ciclabili, previsti dal piano di cui al punto a), che prevedano anche, ove necessario, la riqualificazione dello spazio stradale circostante; in particolare, i progetti devono considerare e prevedere adeguate soluzioni per favorire la sicurezza della mobilità ciclistica nei punti di maggior conflitto con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi a nodi attrattivi, ecc.).

Art. 4.

Ulteriori elementi per la progettazione

1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

2. Gli itinerari ciclabili possono essere utilizzati per esigenze prevalentemente legate alla mobilità lavorativa e scolastica quale sistema alternativo di trasporto per la risoluzione - anche se parziale - dei maggiori problemi di congestione del traffico urbano o per esigenze prevalentemente turistiche e ricreative.

3. Per la progettazione degli itinerari ciclabili devono essere tenuti inoltre presenti, in particolare, i seguenti elementi:

a) nelle opere di piattaforma stradale: la regolarità delle superfici ciclabili, gli apprestamenti per le intersezioni a raso e gli eventuali sottopassi o sovrappassi compresi i loro raccordi, le sistemazioni a verde, le opere di raccolta delle acque meteoriche anche con eventuali griglie, purché quest'ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti, ecc.;

b) nella segnaletica stradale: oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale), le strisce (segnaletica orizzontale) e gli impianti semaforici, le indicazioni degli attraversamenti

ciclabili, le colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, i delineatori di corsia, ecc.;

c) nell'illuminazione stradale: gli impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso, che devono tener conto delle alberature esistenti in modo da evitare zone d'ombra, ecc.;

d) nelle attrezzature: le rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile ogni 5 km di pista, punti telefonici od in alternativa indicazione dei punti più vicini, ecc.

4. Nel capo II del presente regolamento sono definite le norme da rispettare per la progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili, mentre per i percorsi promiscui, le cui caratteristiche tecniche esulano dalla disciplina delle presenti norme, vengono fornite unicamente le indicazioni riportate ai commi 5 e 6.

5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;

b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

6. I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

7. Al fine di garantire nel tempo l'accessibilità degli itinerari e la sicurezza della circolazione, le piste ed i percorsi promiscui devono essere costantemente oggetto di interventi di manutenzione.

Art. 5.

Fattibilità tecnico-economica

1. E' opportuno, specialmente per finanziamenti e contributi esterni concessi all'ente proprietario dell'itinerario ciclabile, che il relativo progetto sia corredato da analisi di fattibilità tecnico-economica. A tale analisi concorrono, oltre che il rispetto dei criteri e degli standards progettuali indicati negli articoli successivi, con particolare riguardo a quanto prescritto all'articolo 6, comma 6, anche i risultati di specifiche valutazioni della redditività degli interventi previsti.

2. In mancanza di metodi di analisi più approfonditi, si può assumere quale indicatore della redditività dell'investimento il rapporto "lire investite/ciclisti x km", riferito almeno ai primi due anni di entrata in esercizio dell'itinerario.

3. Nel computo delle "lire investite" rientrano tutte le spese per la realizzazione e l'arredo delle piste o dei percorsi in progetto, comprese quelle relative agli eventuali rifacimenti di pavimentazioni stradali ed adeguamenti dell'illuminazione pubblica, del verde stradale e del sistema di convogliamento delle acque piovane nella rete fognaria esistente, nonché le spese relative al soddisfacimento della domanda di sosta per i velocipedi.

In tale computo sono, inoltre, da includere le spese di esercizio per le opere, attrezzature ed arredi previsti, da riferire alla media annuale dei primi dieci anni di esercizio.

4. Nel computo dei "ciclisti x km" può farsi riferimento alla percorrenza annua complessiva nei primi due anni di esercizio dell'itinerario in esame, a partire dalla intensità di traffico ciclistico prevista per l'ora ed il giorno di punta nei periodi lavorativi e scolastici sui vari tronchi in progetto. L'anzidetta previsione di traffico va documentata con l'esposizione dei flussi ciclistici e veicolari, individuali e collettivi, già in atto sugli attuali percorsi in promiscuo ricadenti nella fascia di influenza dell'itinerario in progetto, in modo tale da evidenziare - in particolare - la quota di traffico ciclistico in atto e quella prevista come trasferimento dagli altri modi di trasporto.

Capo II

Principali standards progettuali per le piste ciclabili

Art. 6.

Definizioni, tipologia e localizzazione

1. Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
2. La pista ciclabile può essere realizzata:
 - a) in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
 - b) su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
 - c) su corsia riservata, ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.
3. Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:
 - a) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
 - b) sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.
4. Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.
5. In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili.
6. In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è da osservare che:
 - a) sulle autostrade, extraurbane ed urbane, e sulle strade extraurbane principali, la circolazione ciclistica è vietata, ai sensi dell'articolo 175 del suddetto decreto legislativo, e da indirizzare sulle relative strade di servizio;

- b) sulle strade extraurbane secondarie e sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere realizzate in sede propria, salvo i casi nei quali i relativi percorsi protetti siano attuati sui marciapiedi;
- c) sulle strade urbane di quartiere e sulle strade locali extraurbane, le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che in sede propria, anche su corsie riservate;
- d) sulle strade locali urbane, le piste ciclabili - ove occorrono - devono essere sempre realizzate su corsie riservate.

Art. 7.

Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

1. Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.
2. Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.
3. Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.
4. La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.

Art. 8.

Velocità di progetto e caratteristiche plano-altimetriche

1. La velocità di progetto, a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze di visuale libera, deve essere definita per ciascun tronco delle piste ciclabili, tenuto conto che i ciclisti in pianura procedono in genere ad una velocità di 20-25 km/h e che in discesa con pendenza del 5% possono raggiungere velocità anche superiori a 40 km/h.
2. Nella valutazione delle distanze di arresto si deve tenere conto di un tempo di percezione e decisione variabile tra un minimo, pari ad un secondo, per le situazioni urbane, ed un massimo di 2,5 secondi per le situazioni extraurbane, nonché di un coefficiente di aderenza longitudinale da relazionare al tipo di pavimentazione adottata e, comunque, non superiore a 0,35.
3. Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2% salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista.
4. I valori di pendenza longitudinale massima (media e puntuale) esposti al comma 3 devono essere utilizzati anche come riferimento sostanziale per l'individuazione dei percorsi di piste ciclabili da realizzare su strade destinate prevalentemente al traffico veicolare o in adiacenza alle stesse, in concomitanza ai criteri progettuali esposti all'articolo 6, comma 6.
5. I raggi di curvatura orizzontale lungo il tracciato delle piste ciclabili devono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, in genere, devono risultare superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree di intersezione ed in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m, purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata, specialmente nel caso e nel senso di marcia rispetto al quale essa risulti preceduta da una livelletta in discesa.
6. Il sovrizzo in curva deve essere commisurato alla velocità di progetto ed al raggio di curvatura adottato, tenuto conto sia di un adeguato coefficiente di aderenza trasversale, sia del fatto che per il corretto drenaggio delle

acque superficiali è sufficiente una pendenza trasversale pari al 2%, con riferimento a pavimentazioni stradali con strato di usura in conglomerato bituminoso.

7. Ferme restando le limitazioni valide per tutti i veicoli, comprese quelle inerenti a particolari zone di aree urbane (ad esempio zone con limite di velocità di 30 km/h), specifiche limitazioni di velocità, per singoli tronchi di piste ciclabili, dovranno essere adottate in tutti quei casi in cui le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato possono indurre situazioni di pericolo per i ciclisti, specialmente se sia risultato impossibile rispettare i criteri e gli standards progettuali precedentemente indicati (per strettoie, curve a raggio minimo precedute da livellette in discesa, ecc.).

Art. 9.

Attraversamenti ciclabili

1. Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta per attraversamenti da effettuare in più tempi).

2. Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.

3. Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m.

Art. 10.

Segnaletica stradale

1. Ferma restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

2. Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.

Art. 11.

Aree di parcheggio

1. Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per i velocipedi ed eventuali altre esigenze legate allo sviluppo della mobilità ciclistica, senza che si abbiano intralci alla circolazione stradale, specialmente dei pedoni. L'individuazione in questione si riferisce, in particolare, sia ai poli attrattori di traffico sia ai nodi di interscambio modale.

2. Nei nuovi parcheggi per autoveicoli ubicati in contiguità alle piste ciclabili, debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta dei velocipedi.

Art. 12.

Superfici ciclabili

1. Sulle piste ciclabili deve essere curata al massimo la regolarità delle superfici per garantire condizioni di agevole transito ai ciclisti, specialmente con riferimento alle pavimentazioni realizzate con elementi autobloccanti.

2. Sulle piste ciclabili non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti.

Capo III

Disposizioni transitorie

Art. 13.

Ambito di applicazione

1. Le norme di cui al presente regolamento non si applicano per le opere il cui progetto definitivo sia approvato entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

NOTE:

Avvertenza:

Il testo delle note qui pubblicato e' stato redatto dall'amministrazione competente per materia, ai sensi dell'art. 10, commi 2 e 3, del testo unico delle disposizioni sulla promulgazione delle leggi, sull'emanazione dei decreti del Presidente della Repubblica e sulle pubblicazioni ufficiali della Repubblica italiana, approvato con D.P.R. 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge modificate o alle quali e' operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

Note alle premesse:

- Il testo dell'art. 7 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante: "Norme per il finanziamento della mobilita' ciclistica" pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 23 ottobre 1998, n. 248, e' il seguente:

"Art. 7. - 1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione, e' emanato un regolamento con il quale sono definite le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".

- Il testo dell'art. 17, commi 3 e 4, della legge 23 agosto 1988, n. 400, recante: "Disciplina dell'attivita' di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 12 novembre 1988, n. 214, e' il seguente:

"3. Con decreto ministeriale possono essere adottati regolamenti nelle materie di competenza del Ministro o di autorita' sottordinate al Ministro, quando la legge espressamente conferisca tale potere. Tali regolamenti, per materie di competenza di piu' Ministri, possono essere adottati con decreti interministeriali, ferma restando la necessita' di apposita autorizzazione da parte della legge.

I regolamenti ministeriali ed interministeriali non possono dettare norme contrarie a quelle dei regolamenti emanati dal Governo. Essi debbono essere comunicati al Presidente del Consiglio dei Ministri prima della loro emanazione.

4. I regolamenti di cui al comma 1 ed i regolamenti ministeriali ed interministeriali, che devono recare la denominazione di "regolamento", sono adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale".

- Per l'argomento del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, vedasi nelle note all'art. 3.

- Per l'argomento del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, vedasi nelle note all'art. 4.

Note all'art. 3:

- Il testo dell'art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario n. 114 alla Gazzetta Ufficiale del 18 maggio 1992, e' il seguente: "Art. 36 (Piani urbani del traffico e piani del traffico per la viabilita' extraurbana). - 1. Ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, e' fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.

2. All'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero dei lavori pubblici, nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

3. Le province provvedono all'adozione di piani del traffico per la viabilità extraurbana d'intesa con gli altri enti proprietari delle strade interessate. La legge regionale può provvedere, ai sensi dell'art. 19 della legge 8 giugno 1990, n. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 142, che alla redazione del piano urbano del traffico delle aree, indicate all'art. 17 della stessa, provvedano gli organi della città metropolitana.

4. I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione, degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

5. Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni. Il sindaco o il sindaco metropolitano, ove ricorrano le condizioni di cui al comma 3, sono tenuti a darne comunicazione al Ministero dei lavori pubblici per l'inserimento nel sistema informativo previsto dall'art. 226, comma 2. Allo stesso adempimento è tenuto il presidente della provincia quando sia data attuazione alla disposizione di cui al comma 3.

6. La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici di concerto con il Ministro dell'ambiente e il Ministro per i problemi delle aree urbane, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto. Il piano urbano del traffico viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale fissati dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

7. Per il perseguimento dei fini di cui ai commi 1 e 2 e anche per consentire la integrata attuazione di quanto previsto dal comma 3, le autorità indicate dall'art. 27, comma 3, della legge 8 giugno 1990, n. 142, convocano una conferenza tra i rappresentanti delle amministrazioni, anche statali, interessate. 8. È istituito, presso il Ministero dei lavori pubblici, l'albo degli esperti in materia di piani di traffico, formato mediante concorsi biennali per titoli. Il bando di concorso è approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.

9. A partire dalla data di formazione dell'albo degli esperti di cui al comma 8 è fatto obbligo di conferire l'incarico della redazione dei piani di traffico, oltre che a tecnici specializzati appartenenti al proprio ufficio tecnico del traffico, agli esperti specializzati inclusi nell'albo stesso.

10. I comuni e gli enti inadempienti sono invitati su segnalazione del prefetto dal Ministero dei lavori pubblici a provvedere, entro un termine assegnato, trascorso il quale il Ministero provvede alla esecuzione d'ufficio del piano ed alla sua realizzazione".

- Il decreto interministeriale recante: "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada)" è stato pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995, n. 146.

Note all'art. 4:

- Per la figura n. 92/b si veda negli allegati al Titolo II del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 1992, n. 303.

- Per le direttive ministeriali 24 giugno 1995 si veda nelle note all'art. 3.

Note all'art. 6:

- Il testo dell'art. 175, comma 2, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario n. 114 alla Gazzetta Ufficiale del 18 maggio 1992, è il seguente:

"2. È vietata la circolazione dei seguenti veicoli sulle autostrade e sulle strade di cui al comma 1:

- a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 cc se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cc se a motore termico;
- b) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg;
- c) veicoli non muniti di pneumatici;
- d) macchine agricole e macchine operatrici;
- e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgendo oltre i limiti consentiti;

- f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione; g) veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dagli articoli 61 e 62, ad eccezione dei casi previsti dall'art. 10;
- h) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione;
- i) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato".

Note all'art. 7:

- Il testo dell'art. 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante: "Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario n. 114 alla Gazzetta Ufficiale del 18 maggio 1992, e' il seguente: "Art. 50. - 1. I velocipedi sono i veicoli con due o piu' ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo.

2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza".

Note all'art. 10:

- Il testo dell'art. 122, commi 9 e 10, del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo codice della strada", pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre 1992, n. 303, cosi' come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610, pubblicato nel supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale 4 dicembre 1996, n. 284, e' il seguente:

"9. I segnali di circolazione riservata a determinate categorie di utenti il cui simbolo e' in essi contenuto indicano che la strada o parte di essa e' riservata alla sola categoria di utenti prevista mentre e' vietata alle altre. Tali segnali sono:

- a) il segnale percorso pedonale (fig. II.88) che deve essere posto all'inizio di un viale, di un itinerario o di un percorso riservato ai soli pedoni da impiegare solo quando non risulta evidente la destinazione al transito pedonale;
- b) il segnale pista ciclabile (fig. II.90) che deve essere posto all'inizio di una pista, di una corsia o di un itinerario riservato alla circolazione dei velocipedi. Deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;
- c) il segnale pista ciclabile contigua al marciapiede (fig. II.92/a) e percorso pedonale ciclabile (fig. II.92/b) che deve essere posto all'inizio di un percorso riservato ai pedoni e alla circolazione dei velocipedi e deve essere ripetuto dopo ogni interruzione o dopo le intersezioni;
- d) il segnale percorso riservato ai quadrupedi da soma o da sella (fig. II.94) che deve essere posto all'inizio di una pista o di un passaggio particolare.

10. La fine dell'obbligo dei segnali di cui al comma 9 deve essere indicata con analogo segnale barrato obliquamente da una fascia rossa (figure II.89, II.91 - II.93/a - II.93/b - II.95".

Premessa.....	1
Proposta Legge regionale.....	2
Piano Direttore.....	3
Programmi delle Province Regionali.....	4
Finalità dell’incarico	4
La suddivisione per tipologia delle piste	6
Il problema delle pendenze.....	19
Aspetti legali	20
Descrizione Itinerari	25
Itinerari ricavati da linee ferroviarie dismesse.....	26
Linea Palermo – Corleone – San Carlo	28
Linea Palermo – Camporeale – Salaparuta	30
Linea Castelvetro – San Carlo – Burgio.....	32
Linea Santa Ninfa – Salemi – Calatafimi.....	33
Linea Castelvetro – Porto Empedocle – Agrigento	34
Linea Lercara Bassa – Magazzolo e diramazione per Palazzo Adriano.....	36
Linea Agrigento – Naro – Licata e diramazione per Canicatti.....	38
Linea Canicatti – Sommatino – Riesi	39
Linea Caltagirone Cappuccini – Stazione Dittaino	41
Linea Dittaino – Leonforte – Nicosia	45
Linea Siracusa – Vizzini Licodia.....	48
Linea Ragusa – Giarratana.....	51
Linea Barcellona Pozzo di Gotto – Milazzo.....	52
Linea Stazione Alcantara (Calatabiano) – Randazzo	53
Linea Schettino – Regalbuto.....	54
Linea Catania Ognina – Acireale	55
Linea Noto – Calabernardo – Pachino	56
Linea Circumetnea «Rovittello – Castiglione – Linguaglossa»	57
Linea Stazione Targia – Stazione Siracusa Targia	58
Itinerari da ricavare da linee ferroviarie di futura dismissione.....	59
La S.S. 120 dalle Petralie a Randazzo	61
Programmi presentati dalle amministrazioni provinciali	64
Provincia Palermo	64
Provincia Agrigento	67
Provincia Caltanissetta.....	72
Provincia Catania	74
Provincia Enna	85
Provincia Messina	87
Provincia Ragusa	88
Provincia Siracusa	93
Provincia Trapani	98
Leggi e regolamenti.....	106
Legge 19 ottobre 1998, n. 366	106
Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557	112