

**INDICE****IL PTP DI ENNA**

## UN'OPPORTUNITÀ SOSTENIBILE

- CONTENUTI E FINALITÀ ISTITUZIONALI  
*SPECIFICITÀ E PREROGATIVE DEL PTP* PAG. 02
- IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO  
*UNO STRUMENTO NON SOLO "URBANISTICO"* PAG. 04
- LE CONDIZIONI ATTUALI E LE CRITICITÀ TERRITORIALI  
*IL SISTEMA ENNESE TRA CENTRALITÀ FISICA E MARGINALITÀ FUNZIONALE* PAG. 07
- CARATTERI E CRITICITÀ SOCIO - ECONOMICHE PAG. 09
- LA CRISI DEMOGRAFICA PAG. 10

**LA VISION DEL PIANO**

## GLI EREI TRA NATURA STORIA E INNOVAZIONE

- UN MANIFESTO DELLE RISORSE PAG. 18
- LE **RETE** DELLE CITTÀ EREE PAG. 21
- I CINQUE AMBITI DEL PTP - I PIANI D'AREA COME ATTI DI CONDIVISIONE PAG. 24

**LA MISSION DEL PIANO**

## ENNA DA ISOLA NELL'ISOLA A CENTRO DEL MEDITERRANEO

- IL QUADRO COMUNITARIO STRATEGICO DI RIFERIMENTO PAG. 28
- IL RIPOSIZIONAMENTO DELLA PROVINCIA EREA  
*PERFEZIONARE IL MODELLO COMUNITARIO* PAG. 36
- VERSO UN TERRITORIO REGIONALE INCLUSIVO PAG. 37

**LE AZIONI DEL PTP**

- I SISTEMI STRUTTURANTI DEL PIANO PAG. 41
- LE POLITICHE PER L'AMBIENTE  
*LA QUALITÀ DELLA VITA NEL PAESAGGIO EREA* PAG. 42
- LE POLITICHE INSEDIATIVE  
*I CENTRI STORICI E LA CAMPAGNA EREA E IL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO* PAG. 44
- LE POLITICHE RELAZIONALI ED I SERVIZI  
*UN AFFACCIO A MARE PER GLI EREI COME WATERFRONT TERRITORIALE*  
*IL PROGETTO URBACOST* PAG. 46
- LE AZIONI INFRASTRUTTURALI DI RILIEVO STRATEGICO PAG. 49



## ***IL PTP DI ENNA*** UN'OPPORTUNITÀ SOSTENIBILE

### **CONTENUTI E FINALITÀ ISTITUZIONALI** *SPECIFICITÀ E PREROGATIVE DEL PTP*

Il Piano Territoriale Provinciale é lo strumento di Pianificazione generale della Provincia Regionale, istituito dalla L.R. n. 9 del 6 marzo 1986, e contemplato all'articolo 12. A contenuti di carattere prescrittivi, come uno strumento urbanistico d'area vasta, limitatamente alle prerogative e alle competenze assegnate all'ente intermedio.

Tuttavia, per le implicazioni sulla struttura del territorio che esso produce, il PTP si avvicina fortemente allo spirito della legge 142/90 che assegna ai Piani delle Province una funzione di *indirizzo* per le politiche territoriali comunali e di *coordinamento* tra quest'ultime ed il quadro territoriale regionale.

Questa estensione di contenuti si colloca nella cornice di una, ormai, consolidata evoluzione del quadro legislativo nazionale di riferimento, assieme ad una sviluppata coscienza verso obiettivi più strategici della pianificazione d'area vasta. Tali maggiori contenuti sono stati recepiti in ambito regionale, attraverso una serie di direttive e circolari assessoriali, emanate alle stesse province. Il **ptp** assume, così, i caratteri originari di strumento prescrittivo degli interventi di scala intercomunale, costituendo variante agli strumenti urbanistici locali, ma inoltre, ricopre un opportuno ruolo di indirizzo e coordinamento, preordinandosi al mutamento del quadro normativo regionale in esame all'ARS che tende ad assegnare,



comunque, alle province un ruolo più ampio nella pianificazione urbanistica e territoriale. In riferimento al suo ruolo originario, dettato dall'Art. 12 della Legge suddetta, il **ptp** assume il ruolo di strumento operativo che disegna la rete infrastrutturale, destina aree per la realizzazione “delle opere ed impianti d'interesse sovracomunale” e fornisce opzioni localizzative per attrezzature e servizi di supporto alle attività produttive ed amministrative, in rapporto alle vocazionalità del territorio provinciale. Gli accennati effetti prescrittivi e diretti sullo stato di diritto dei suoli, non investono il complesso degli usi del territorio della comunità locale, ma quelle parti che, per dimensione e per bacini d'utenza, investono le soglie intermedie degli insediamenti urbani e delle realtà socio-economiche. Il principio fondativo del **ptp** sta quindi nella capacità dello stesso di disegnare il territorio attraverso una “griglia strutturale” di linee, costituita dal sistema della mobilità, nella quale definire ed articolare le modalità e le vocazioni di sviluppo delle diverse parti del territorio. La “griglia” è il sistema delle infrastrutture e dei segni della sua armatura sulla quale si operano gli usi del territorio nelle declinazioni della residenzialità, della ricettività, della produttività e della tutela e salvaguardia dei valori in esso presenti. Per Enna quest'ultimo elemento costituisce il carattere fondativo degli obiettivi del Piano ed in esso si individua lo strumento dello stesso scenario di sviluppo. La composizione e l'articolazione di questa griglia, o armatura, che assume sia connotazioni strategiche per il **ptp**, ma che diventa essa stessa elemento strutturante del territorio, non coinvolge solo il patrimonio stradale provinciale, che è il più complesso per dimensione e articolazione, ma impegna fortemente anche la rete autostradale, nella particolare necessità di una maggiore e peculiare accessibilità della stessa, la rete stradale nazionale ed il complesso quadro del sistema di trasporto in sede ferroviaria, oltre al sistema delle attrezzature di ordine sovracomunale o interprovinciale. Le attrezzature oggetto del **ptp**, sono indicati in due grandi sistemi:

- gli impianti e le infrastrutture che assumono la configurazione di *nodi* nel territorio provinciale;
- le attrezzature e i servizi che, nel disegno del Piano, assumono la configurazione di *punti o aree*.

Quest'ultimo quadro d'azioni interessa prevalentemente le attrezzature e i servizi di standard territoriali, cioè quelle tipologie di servizi e impianti che s'individuano all'interno degli strumenti urbanistici comunali generalmente nelle zone per attrezzature d'interesse generale, definite “F” dal D.M. 2.4.1968 n. 1444. In particolare il **Ptp** indica nelle attrezzature strettamente funzionali alle attività istituzionali dell'Ente e/o che incidono con implicazione strategica sull'assetto insediativo, il quadro dei fabbisogni, insieme ai nodi e linee della mobilità.



## IL QUADRO LEGISLATIVO DI RIFERIMENTO

### UNO STRUMENTO NON SOLO URBANISTICO

Il **ptp** segue un iter d'attuazione e d'approvazione, in ottemperanza ai passaggi tecnico-amministrativi introdotti dalla legislazione Regionale vigente (L.71/78) per gli strumenti urbanistici comunali. Pertanto, come già descritto, riveste procedure, in molti tratti, differenti rispetto alla pianificazione d'area vasta vigente nel resto del territorio nazionale, disciplinata dalla Legge nazionale 142/90 e riportata all'art. 20 del dls 267/2000. In questo caso si affida, a quello che viene definito *piano territoriale di coordinamento provinciale* (Ptcp), un ruolo di indirizzo alla pianificazione comunale, e si rinvia alla formazione di quest'ultimi il recepimento dei suoi obiettivi, nei termini che viene richiesta agli strumenti urbanistici comunali una coerenza al quadro strategico e strutturale proposto dal ptcp, rimandando in molti casi tutti gli effetti prescrittivi alla pianificazione cosiddetta strutturale dei Comuni. Nel caso siciliano il **ptp**, diventa, invece, per l'Ente un vero e proprio strumento di pianificazione e gestione urbanistica diretta con contenuti attuativi: grazie ad esso si superano così i passaggi amministrativi connessi alla conformità urbanistica degli interventi programmati e, quindi, il lungo e controverso ricorso alla variante ai Piani urbanistici locali. Al momento del decreto d'approvazione il **ptp** diventa, infatti, esso stesso variante a tutti i Piani Regolatori Generali delle municipalità interessate.

Nell'esposizione dei contenuti specifici del Piano, relativamente al quadro dei servizi intercomunali, emerge una impossibilità evidente a definire confini precisi e circoscritti sulle categorie e tipologie delle "attrezzature" da localizzare. Ma è possibile comunque fare riferimento alle competenze della Provincia, stabilite all'Art. 13 della Legge istitutiva. Inoltre la L.R. 9/86 pone in primo piano tra i "compiti" del **ptp** l'individuazione della rete viaria e ferroviaria, riferendosi con ciò non solo alla pianificazione del patrimonio stradale della Provincia, ma all'intera rete infrastrutturale. Inoltre nelle circolari esplicative pervenute ai competenti servizi delle Province Regionali, si elencano con larghezza d'interpretazione le attrezzature da localizzare e si fa riferimento ad un'ampia gamma d'opzioni. Per cui il Piano in ultima analisi può, e deve, occuparsi delle varie parti del sistema infrastrutturale provinciale, comprendendo in esso interventi che non necessariamente l'Ente dovrà porre in essere, mediante la propria programmazione finanziaria ed economica, ma anche interventi proposti da altri soggetti pubblici, privati o misti. Il **ptp** dunque va interpretato come strumento di Pianificazione nella sua accezione più ampia ed in questo spirito è un momento fondamentale dell'azione di governo del territorio assegnata alla Provincia Regionale.



## LE DIFFERENZE DEL QUADRO LEGISLATIVO IL PTP IN SICILIA E NEL RESTO DELLE REGIONI

### NEL RESTO DELL'ITALIA

#### **D.Lgs. 267/2000 art.20 comma 2...**

*La Provincia, inoltre, ferme restando le competenze dei Comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, predispone ed adotta il piano territoriale di coordinamento che determina gli indirizzi generali di assetto del territorio e, in particolare, indica:*

*a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;*

*b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;*

*c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;*

*d) le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.*

### IN SICILIA

#### **L.R. n. 9/1986, art.12 .....**

*La provincia regionale, ferme restando le competenze dei comuni, adotta un piano relativo:*

*1) alla rete delle principali vie di comunicazione stradali e ferroviarie;*

*2) alla localizzazione delle opere ed impianti di interesse sovracomunale.*

*Qualora i comuni interessati non provvedano ad adeguare i loro strumenti urbanistici alle previsioni di detto piano, le deliberazioni delle province regionali relativamente alle suddette materie costituiscono varianti rispetto agli strumenti urbanistici comunali. Ai fini della formulazione del piano territoriale regionale, la provincia formula proposte relative alle vocazioni prevalenti del suo territorio, specie per quanto riguarda lo sviluppo delle attività produttive.*

*In relazione al perseguimento delle proprie finalità ed attribuzioni la provincia regionale presenta osservazioni agli strumenti urbanistici generali adottati dai comuni ed in corso di approvazione.*

Occorre inoltre richiamare la tendenza in atto a dare al **ptp** siciliano un ruolo di carattere maggiormente strategico (definire gli scenari e le politiche di sviluppo verso il raggiungimento di obiettivi assegnati), oltre che strutturale (definire l'assetto normativo e il quadro delle tutele e vincoli territoriali). Tendenza che si ritrova nel Disegno di Legge regionale di riforma urbanistica che avvicina la Sicilia al quadro urbanistico nazionale, anche se con forte ritardo. Disegno di Legge che recepisce, inoltre, le metodologie e gli adempimenti in materia di politica ambientale della comunità europea (VAS e V.Inc).

Ad anticipazione di questa tendenza la Regione aveva già, comunque, emanato la circolare ARTA n.1/2002, relativa ai processi di co-



pianificazione nell’ambito della formazione del Piano Urbanistico Regionale, affidando al piano della Provincia quelle missioni di *Indirizzo* e *coordinamento* di cui si fa riferimento. La Circolare introduce le tre fasi formative: *Conoscitivo, propositivo e operativo*, e così nel **ptp** di Enna si è operato un opportuno adeguamento dei contenuti del Piano, rispetto allo schema di massima, recuperando e uniformando alla stessa circolare il conseguente richiamo terminologico e con esso l’articolazione degli elaborati. Si è introdotto, così, nel corpo normativo del **Ptp**: la parte conoscitiva strutturale; le proposte con taglio strategico; gli indirizzi e le prescrizioni con taglio operativo.

<b>QUADRO CONOSCITIVO CON VALENZA STRUTTURALE</b>	<p>delle componenti (risorse, valori e vincoli) di interesse naturalistico e culturale quale approfondimento e verifica a scala locale delle linee guida del PTPR;</p> <p>delle strutture produttive artigianali, industriali, commerciali e turistiche;</p> <p>della rete dei trasporti, delle infrastrutture tecnologiche e delle comunicazioni (compresa la rete delle comunicazioni digitali come nuova infrastruttura strategica dello sviluppo);</p> <p>dei servizi ed attrezzature sociali, culturali, sanità rie e della protezione civile di interesse sovracomunale, dei programmi complessi di livello intercomunale (L.E.A.D.E.R., patti territoriali, P.R.U.S.S.T., accordi di programma, P.I.T.);</p> <p>dell’articolazione, della gerarchia, delle relazioni e delle linee di evoluzione dei sistemi territoriali urbani, rurali e montani;</p> <p>delle discariche di rifiuti solidi urbani e speciali, delle cave e miniere, dei corpi idrici e delle emissioni in atmosfera; rischi e vulnerabilità;</p> <p>dei programmi di settore, della progettualità locale di livello intercomunale e della progettazione comunitaria (interreg, urban, recite, etc.);</p> <p>degli strumenti urbanistici comunali (mosaico dei P.R.G.);</p> <p>delle proprietà pubbliche e demaniali.</p> <p>Il quadro conoscitivo a valenza strutturale costituirà parte essenziale della base informativa georeferenziata (sistema di riferimento Gauss-Boaga) del nodo provinciale nel sistema informativo territoriale regionale, previsto nella Misura 5.0.5 del P.O.R.</p>
<b>QUADRO PROPOSITIVO CON VALENZA STRATEGICA</b>	<p>Definisce la sintesi del coordinamento, della razionalizzazione e della verifica di coerenza dei piani e programmi comunali e dei programmi provinciali;</p> <p><i>il quadro strategico dovrà essere prodotto nell’ottica di un’analisi dei punti di forza e di debolezza delle risorse provinciali così come interpretabili dal Quadro conoscitivo strutturale, a cui dovrà essere correlata un’analisi delle opportunità e dei rischi così come interpretabili dalla interazione delle risorse endogene con fattori esogeni e con il complesso sistema delle decisioni politiche locali e sovralocali, della programmazione socioeconomica, della pianificazione territoriale in atto.</i></p>
<b>PIANO OPERATIVO</b>	<p>delle opere, servizi ed infrastrutture di peculiare competenza del piano provinciale ai sensi dell’art 12 della legge regionale n. 9/86.</p> <p><i>In considerazione della relativa contestualità dei due processi (regionale e provinciale), la formazione del Quadro conoscitivo e del Quadro propositivo dovranno avere quel carattere processuale necessario ad interagire con il processo di formazione del piano urbanistico regionale, in un maturato scenario di co-pianificazione. La circolare pertanto raccomanda che “la condizione perché la co-pianificazione sia una efficace devoluzione di competenze è che si identifichino, in modo condiviso, gli obiettivi ed i poteri dei piani ai diversi livelli, le opportune autonomie ma anche le necessarie interazioni e complementarità”. .... “Si tratta di suddividere in maniera non astratta poteri e competenze tra Regione e Province, e di costruire insieme efficaci poteri di indirizzo delle trasformazioni del territorio, agendo ciascuno al proprio livello di responsabilità politica ed amministrativa...”.</i></p> <p><i>Occorre comunque sottolineare che, in atto, il processo di co-pianificazione che dovrà vedere i due livelli istituzionali – Regione e Province – percorrere in contemporaneità la formazione rispettivamente del Piano Urbanistico Regionale e dei Piani Provinciali, sembra attualmente essere vistosamente rallentata, per cui il livello di definizione strategica del piano provinciale dovrà trovare in un immediato futuro a breve termine il conforto e la coerenza con la formazione del Piano urbanistico regionale, all’atto non ancora definito ed approvato, ad eccezione dei suoi relativi documenti preliminari.</i></p>

LE FASI DEL PTP INDICATE DALLA CIRCOLARE ARTA N. 1/2002 RELATIVA AI CONTENUTI DEL PTP



## LE CONDIZIONI ATTUALI E LE CRITICITÀ TERRITORIALI

### *IL SISTEMA ENNESE TRA CENTRALITÀ FISICA E MARGINALITÀ FUNZIONALE*

Il territorio della provincia ennese individua la sua peculiarità nell'essere "centrale" rispetto al sistema insulare e dunque "interno" all'isola.

Tuttavia le vicende storiche della Sicilia nell'ultimo secolo, che hanno inciso nel rapporto tra il substrato fisico e il suo modello insediativo, hanno di fatto caratterizzato questo fattore di "centralità" geografica in elemento di "marginalità".

Questa peculiarità, di un'area fisicamente centrale, ma funzionalmente marginale, è un elemento prioritariamente rilevabile in ogni tipo d'approccio descrittivo ed interpretativo di quella che attualmente è l'unica provincia siciliana priva di territorio costiero. Un condizione geografica che però, nella storia e nell'attualità, non ha impedito ad alcune di tali comunità di aprire relazioni commerciali e culturali con i centri urbani del messinese attestati lungo quella che la storica Via Halesa, più nota come *Via del grano*.

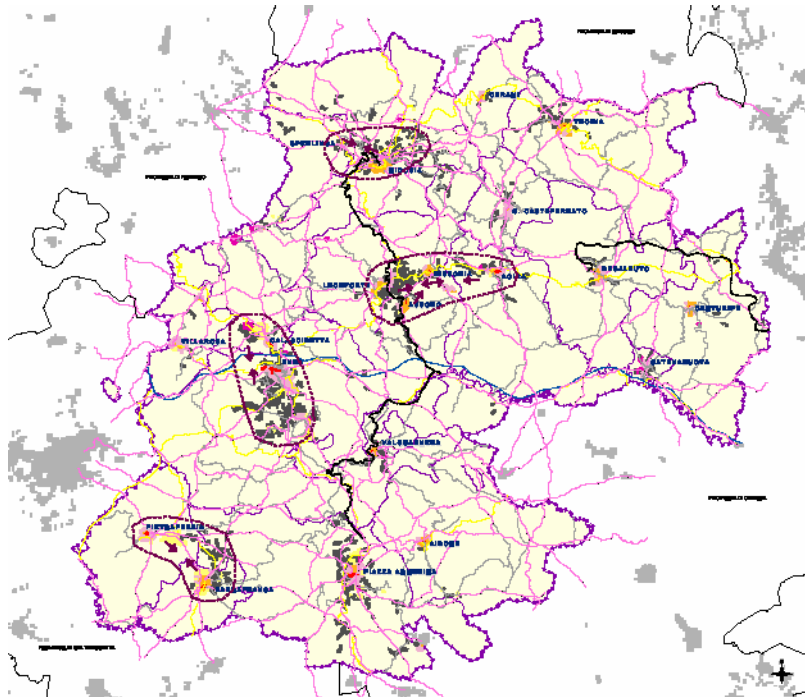
L'assenza di un ruolo di centralità funzionale della provincia ennese segue di pari passo il destino storico della Sicilia che vede anch'essa smarrire, con il protrarsi dell'era post-medioevale, quel ruolo strategico nelle relazioni umane politiche e culturali del Mediterraneo. Quando il grande mare rappresentava una fondamentale via di comunicazione tra i popoli europei e nordafricani, alla SICILIA era assegnato, infatti, un ruolo strategico nelle comunicazioni.

Dall'epoca classica agli ultimi decenni che hanno preceduto la scoperta del nuovo continente e, quindi, di nuove relazioni commerciali, la terra di Trinacria aveva rappresentato un punto di riferimento da cui coordinare le attività commerciali. Ed anche le aree interne avevano potuto rappresentare un luogo d'eccezionale interesse, soprattutto in ragione della necessità di poterlo opportunamente attraversare per comunicare da un versante all'altro dell'Isola. Ne sono prova tangibile: le stratificazioni dei percorsi dell'era medioevale, i quali tutt'ora costituiscono in buona parte la trama viaria del territorio Ereo; la ricchezza delle risorse archeologiche che testimoniano la vocazione del territorio a generare processi di stanzialità umana nell'età classica.

La conoscenza delle vicende storiche ha rappresentato, dunque, per il **Ptp** un elemento d'analisi di grande interesse per comprendere soprattutto il momento in cui si inserisce nel percorso evolutivo della comunità e per cogliere nello stesso tempo la dimensione e la qualità delle trasformazioni e degli interventi proposti. Dimensione che può essere colta soltanto



interrogando la storia onde poterne capire le dinamiche delle trasformazioni territoriali succedutesi.



#### ELEMENTI DEL TESSUTO INSEDIATIVO

Nel caso della Sicilia interna, l'ossatura infrastrutturale, sembrerebbe aver subito trasformazioni non di grande impatto ed il rapporto tra paesaggio agricolo, foresta e centri urbani sembrerebbe da sempre improntato sulla morbidezza delle linee di collegamento, stabilendo così il *primato* delle linee fisico-naturali sulle linee dell'insediamento umano. Un primato che si è mantenuto tale fin dagli insediamenti dell'età classica di cui questo territorio ne trae grande ricchezza storica, e che si è mantenuto tale fino all'età medioevale nel territorio interno della Sicilia orientale.

Successivamente le vicende di colonizzazione hanno innescato un processo d'insediamento di grande impatto, ravvisabile in due grandi fatti: l'apertura dei percorsi est-ovest interni per collegare le città del Valdemone con le città del Val di Mazara e che hanno interessato il territorio ennese nel versante nebroideo, la cosiddetta strada dei Normanni, voluta da Federico II; l'occupazione estensiva dei territori agricoli perpetrata con le vicende delle politiche agrarie del sei-settecento. Vicende che hanno sancito la nascita delle città di fondazione istituite con lo *Jus Populandi* a favore del feudatario che veniva investito del mero e misto imperio (capacità di affrancare dalle pene i condannati). Fatti di grande impatto territoriale, ma anche di grande impatto culturale e soprattutto demografico a danno delle città demaniali, se si pensa alla crisi demografica che, in seguito alla nascita delle città di fondazione, subiranno le più storiche e tradizionali città medievali, come la stessa Enna o Nicosia.



Alle forti trasformazioni urbane di quest'epoca la Sicilia interna ed, in particolare, il territorio che oggi si riconosce nella nuova provincia ennese, sarà chiamato a forti trasformazioni dell'assetto infrastrutturale ed amministrativo, anche e soprattutto nel secolo appena trascorso.

Ciò avverrà con le politiche d'infrastrutturazione del territorio agrario, volute nel periodo tra le due guerre, e con la nascita proprio della provincia d'Enna, politiche d'investimento in opere pubbliche che hanno impresso un disegno riconoscibilmente forte, ma integrato al paesaggio, con particolare riferimento alla realizzazione del sistema dei laghi artificiali per il potenziamento del sistema di approvvigionamento idro-potabile ed irriguo. Interventi e politiche che, però, saranno smentite e negate a causa dell'acuirsi dei fenomeni d'emarginazione dell'intera regione e che non hanno dato fin'ora risposta alcuna dentro le battaglie della cosiddetta questione meridionale. Nemmeno, peraltro, ha prodotto risposte in tale direzione la costruzione dell'autostrada Palermo/Catania. Ultima trasformazione nel disegno del territorio, l'autostrada era sorta dentro i principi del noto "progetto 80" seguito al cosiddetto boom economico italiano del dopoguerra, ma essa è rimasta solo segno d'attraversamento.

#### **CARATTERI E CRITICITÀ SOCIO-ECONOMICHE**

L'asse portante del tessuto economico Ereo è costituito dalla piccola impresa artigiana sotto forma di ditta individuale, per lo più localizzata nelle zone di Nicosia, Ragalbuto e Valguarnera, nonché nell'agglomerato ASI di Dittaino.

Il tessuto imprenditoriale della provincia di Enna si fonda su poco più di 13.000 imprese (ultima dell'isola) che se in termini assoluti fanno dell'area la 97-esima realtà italiana, dal lato dell'indicatore densità imprenditoriale non consente di spingersi che solamente 8 posizioni più in alto con 7,4 imprese ogni 100 abitanti.

Come gran parte delle province siciliane, Enna mostra un contesto produttivo a prevalente connotazione agricola (38%), 15° valore più elevato dell'Italia e fortemente caratterizzato dalla piccolissima dimensione.

A Enna l'agricoltura assorbe una quantità di addetti percentualmente maggiore delle aree del confronto e più che doppia rispetto alla media nazionale; La percentuale di addetti nel settore industriale appare in linea con i valori meridionali, ma sostanzialmente inferiore ai valori nazionali.

Rimane sensibilmente presente la tradizione dell'artigianato con il 24,8% di imprese sul totale, ciò colloca la provincia Erea in seconda posizione nel contesto regionale, mentre deboli appaiono l'industria, alberghi e servizi alle imprese. A dimostrazione di uno iato tra opportunità di offerta territoriale turistica e cultura d'impresa nel settore dei servizi ricettivi.

“La dinamica delle iniziative imprenditoriali evidenzia comunque una evoluzione di tutto rispetto visto che la crescita media annua del numero di



imprese nel 2002 è del 2,9% (28-esima prestazione nazionale) che vede nel modesto livello del tasso di mortalità (5,6%, tra i 10 più bassi del Paese) la causa principe di questo risultato. Significativa, infine, risulta la quota di imprese nate attorno agli anni 90 (56,6%), sedicesimo valore tra tutte le province”.

Il Piano di sviluppo socio-economico della provincia individua nella “forza centrifuga, generata soprattutto da bacino produttivo della piana di Catania, tra gli elementi che limitano la crescita del settore”.

Essa, inoltre, rimane – in parte – ancorata alla funzione di bacino occupazionale (8.000 occupati nel 2003, pari al 17,8% del totale occupati provinciale) che ha, a lungo, ricoperto, grazie soprattutto ad una spinta auto-imprenditoriale poco strutturata, prevalentemente sotto forma di ditte individuali (87,7% del totale delle imprese commerciali attive presenti in provincia nel 3° trimestre 2003).

“ ..Per tale motivo, nonostante la crescita recente della grande distribuzione, è ancora cospicua la presenza di esercizi commerciali tradizionali, che operano in condizioni di difficoltà sempre maggiori e con alcune difficoltà ad attivare adeguate politiche difensive anche a causa della non sufficiente presenza di esperienze di specializzazione o di associazionismo”.

“...La crescita della grande distribuzione ha avuto un’accelerazione passando dagli 8 supermercati del 1992 ai 39 del 2002”.

### **LA CRISI DEMOGRAFICA COME CRISI DELLE AREE INTERNE<sup>1</sup>**

Con circa 177.000 abitanti distribuiti in circa 68.000 famiglie, Enna è la provincia siciliana con minore consistenza demografica. Di poco superiore al valore nazionale è il numero medio di componenti per famiglia (2,54). Il territorio, con i suoi caratteri rurali e collinari, è scarsamente abitato con una densità di 67,8 abitanti per kmq, poco meno di 1/3 rispetto alla media nazionale. Dei venti comuni presenti sul territorio, solo due contano più di ventimila abitanti per un tasso di urbanizzazione (28,1%) molto più basso della media italiana (52,8%) ma comunque stabile nel periodo 1991/2003, in lieve crescita nel 2004/2006. Il bilancio demografico della provincia è negativo a causa dei flussi migratori: Enna è la terzultima provincia italiana per la presenza di popolazione maschile in età lavorativa; come altri contesti provinciali meridionali, infatti, la provincia erea presenta una quota elevata di popolazione di età inferiore ai 14 anni (15,8%), un maggior carico di persone anziane (20,1%) ed una percentuale di popolazione in età lavorativa in assoluto fra le più basse d'Italia. Con 643 stranieri ogni 100.000 abitanti, di cui il 60,6% extracomunitari, Enna è la prima provincia italiana con la minor presenza straniera<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Il presente paragrafo contiene le riflessioni analitiche derivate dai dati e dalle analisi fornite dal progetto di massima e dal relativo quadro analitico con gli aggiornamenti dei dati al 2006.

<sup>2</sup> DATI UNIONCAMERE 2006



Il dato di forte criticità demografica risale a fattori ormai strutturali e storicizzati, risalenti al forte flusso migratorio che ha raggiunto l'apice negli anni cinquanta e sessanta ed è stato causato da una profonda crisi economica. Il calo demografico ultimamente è stato in parte compensato dalla popolazione giovanile non stanziale attirata dall'offerta universitaria e da un seppur minima presenza di flussi migratori extracomunitari.

Il tenore di vita dei residenti è modesto e, oltre che decisamente inferiore al livello medio italiano, risulta peggiore di molte altre realtà del Sud. Il reddito pro-capite si attesta ad un livello di circa 11.584 euro nel 2006, contro gli oltre 16.000 nazionali: occupa, infatti, 82-esimo posto nella relativa graduatoria. La stessa cosa vale riguardo ai consumi finali interni pro-capite della provincia (poco più di 9.497 euro), valore inferiore al relativo dato regionale (oltre i 11 mila e 200 euro), oltre che a quello del Mezzogiorno e a quello italiano (oltre 14 mila euro); in tale classifica Enna si colloca addirittura in ultima posizione. L'incidenza dei consumi alimentari è la più elevata del Paese (23,9%) che sta ad indicare la necessità di spendere essenzialmente per soddisfare bisogni primari. Enna è la penultima provincia per consumo di carburante; la quota pro-capite è di 0,20 tonnellate annue a fronte della media siciliana di 0,29 tonnellate. Decisamente basso risulta anche il numero di automobili circolanti rapportato alla popolazione residente: con 527 autovetture ogni 1.000 abitanti, Enna si piazza al 96-esimo posto nella classifica nazionale. Il consumo di energia elettrica per usi domestici per abitante (979 KWh) è il più basso dell'isola e inferiore di quasi il 20% rispetto al valore medio nazionale.<sup>3</sup>

Il territorio si sviluppa prevalentemente su aree a morfologia collinare, per una superficie pari all'80% circa di quella complessiva, e su aree montane per il 20% circa, questi ultimi concentrati prevalentemente nella zona settentrionale ed a ridosso dell'area delle Madonie e dei Nebrodi; gli unici territori pianeggianti sono quelli dei comuni di Catenanuova e Centuripe confinanti con la Piana di Catania<sup>4</sup>. La collina rappresenta la conformazione altimetrica prevalente, anche dal punto di vista demografico, essendo in essa localizzati 16 comuni (pari all'80,0% del totale) per una popolazione totale pari a 148.969 unità (pari all'84,0% del totale). Localizzati in montagna i rimanenti 4 comuni<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> DATI UNIONCAMERE 2006

<sup>4</sup> la struttura insediativa è stata approfondita negli studi relativi al quadro conoscitivo sviluppato nel progetto di massima. Le analisi hanno dato vita alla individuazione delle Unità Territoriali Provinciali come descritti nei successivi capitoli.

<sup>5</sup> DATI ISTAT AL 2006



QUADRO SINOTTICO RIEPILOGATIVO DEL TREND DEMOGRAFICO <sup>6</sup>							
Comuni	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2006
Cerami	4.652	4.371	3.427	3.182	3.100	2.462	2.268
Gagliano C.	5.075	4.864	4.459	4.172	4.173	3.772	3.767
Nicosia	19.275	18.191	15.324	15.212	15.029	14.812	14.742
Sperlinga	1.552	1.432	1.216	1.053	1.065	963	893
Troina	14.075	13.066	11.853	11.052	10.406	10.061	9.795
Agira	16.528	14.079	11.814	9.146	9.150	8.348	8.358
Catenanuova	3.993	4.406	4.121	4.420	5.073	4.876	5.058
Centuripe	11.020	10.080	8.172	6.915	6.612	5.903	5.706
Regalbuto	11.768	11.239	10.159	7.621	7.981	7.744	7.735
Assoro	5.563	5.663	5.167	5.236	5.319	5.393	5.388
Leonforte	18.391	17.927	16.364	15.808	15.147	14.145	15.117
Nissoria	3.438	3.115	3.032	3.296	3.152	3.014	2.974
Calascibetta	8.035	6.956	5.628	4.837	5.014	4.819	4.737
Villarosa	11.059	9.882	6.881	6.237	6.205	5.696	5.447
Aidone	10.106	8.905	7.551	7.136	7.275	6.057	5.568
Barrafranca	14.665	14.775	14.447	15.511	13.667	13.115	13.089
Piazza Armerina	26.739	24.887	22.134	21.019	22.355	21.038	20.786
ENNA	28.150	27.258	28.189	27.837	28.273	28.983	30.181
Pietraperzia	13.886	13.226	11.026	10.996	8.015	7.340	7.304
Valguarnera	15.593	13.829	11.167	10.252	9.171	8.649	8.355
<b>TOTALE</b>	<b>243.563</b>	<b>228.151</b>	<b>202.131</b>	<b>190.938</b>	<b>186.178</b>	<b>177.190</b>	<b>177.268</b>

Comuni	variazione percentuale 2001/2006	variazione percentuale 1991/2006	variazione percentuale 1981/2006	variazione percentuale 1971/2006	variazione percentuale 1961/2006	variazione percentuale 1951/2006
Cerami	0,921	0,732	0,713	0,662	0,519	0,488
Gagliano C.	0,999	0,903	0,903	0,845	0,774	0,742
Nicosia	0,995	0,981	0,969	0,962	0,810	0,765
Sperlinga	0,927	0,838	0,848	0,734	0,624	0,575
Troina	0,974	0,941	0,886	0,826	0,750	0,696
Agira	1,001	0,913	0,914	0,707	0,594	0,506
Catenanuova	1,037	0,997	1,144	1,227	1,148	1,267
Centuripe	0,967	0,863	0,825	0,698	0,566	0,518
Regalbuto	0,999	0,969	1,015	0,761	0,688	0,657
Assoro	0,999	1,013	1,029	1,043	0,951	0,969
Leonforte	1,069	0,998	0,956	0,924	0,843	0,822
Nissoria	0,987	0,944	0,902	0,981	0,955	0,865
Calascibetta	0,983	0,945	0,979	0,842	0,681	0,590
Villarosa	0,956	0,878	0,873	0,792	0,551	0,493
Aidone	0,919	0,765	0,780	0,737	0,625	0,551
Barrafranca	0,998	0,958	0,844	0,906	0,886	0,893
Piazza Armerina	0,988	0,930	0,989	0,939	0,835	0,777
Pietraperzia	0,995	0,911	0,664	0,662	0,552	0,526
Valguarnera	0,966	0,911	0,815	0,748	0,604	0,536
<b>TOTALE</b>	<b>0,992</b>	<b>0,931</b>	<b>0,902</b>	<b>0,846</b>	<b>0,732</b>	<b>0,683</b>



Gli elementi analitico-statistici rappresentati consentono, seppur con ampia approssimazione, di trarre alcune considerazioni in ordine alle condizioni strutturali demografiche e alle dinamiche produttive che sulle prime incidono. Il dato demografico ennese rispecchia complessivamente quello critico nazionale, ne costituisce una rappresentazione portata alle estreme conseguenze.

I tassi di scolarizzazione desumibili dai rapporti statistici considerati, inoltre, consentono di rilevare che il numero degli anni di studio della popolazione è convergente attorno ai parametri nazionali, discostandosene positivamente nei capoluoghi e nei comuni di maggiori dimensioni, e negativamente in talune cittadine collocate soprattutto nelle aree più interne.

Gli indicatori economici generali permettono di rilevare l'esistenza di differenziali di crescita fortemente negativi con riferimento al prodotto interno lordo pro capite, non si rilevano comunque divari nettamente meno allarmanti dal lato dei consumi e della produttività. La circostanza che il distacco dal resto del Paese sia migliorato nell'arco dell'ultimo decennio significa che da noi l'economia è cresciuta a ritmi superiori a quelli medi nazionali. I dati confermano altresì che il valore aggiunto unitario è oggi superiore a quello delle aree centro-settentrionali all'epoca del miracolo economico e che, per esempio, dal punto di vista della densità automobilistica o telefonica il ritardo è contenuto in un numero più ristretto di anni.

Ciò non significa, ovviamente, che non sia ritenuta urgente e necessaria l'adozione di un'appropriata politica di riequilibrio, ma soltanto che il problema del divario tende a perdere d'importanza mano a mano che il benessere aumenta e si diffonde tra la popolazione. Al contrario, una preoccupazione molto concreta riguarda il mercato del lavoro e l'entità della disoccupazione, che tocca livelli insostenibili. I limiti dell'economia locale ad ampliare la base produttiva, allargando i confini del mercato del lavoro, sono evidenziati dal tasso di occupazione - dato dal rapporto tra gli occupati e la popolazione attiva - che esprime la capacità di un sistema produttivo di fornire un impiego a tutte le persone potenzialmente in grado di lavorare. Sulla base dei risultati della nuova indagine sulle forze di lavoro, nel 2004 tale indicatore assumeva nelle due aree un livello tra i più bassi in Italia (attorno al 40%), a fronte del 57,4% della media nazionale (43,2% il dato regionale).

L'aspetto più preoccupante dell'economia e della società locale rimane pertanto l'alta disoccupazione, che nel 2004 ha toccato il 21,6% ad Enna contro un dato medio dell'Italia dell'8% (17,2% nell'Isola complessivamente considerata) 7.

A prescindere dalle proposte che potranno essere avanzate, resta il fatto che la soluzione del problema della crisi demografica, intesa come crisi strutturale socio-economica, richiederà tempi lunghi e potrà essere affrontata con notevoli difficoltà. Nell'attesa, l'onere di attrarre investimenti in tempi rapidi spetterà soprattutto alle amministrazioni pubbliche locali e centrali, che dovranno ricoprire un necessario e



strategico ruolo di sussidiarietà e contemporaneamente risolvere il nodo delle infrastrutture, realizzare uno snellimento delle procedure, ma anche e soprattutto innalzare il grado di efficienza degli apparati amministrativi. Si rilevano necessarie, quindi, quelle politiche di pianificazione che come tale sono di medio e lungo termine, che puntino sulla “qualificazione” del territorio e sulla promozione delle risorse in esso contenute. La strategia del PTP si inquadra pertanto dentro questa cornice di valorizzazione e di promozione del Marchio territoriale, così come indicato e descritto nei prossimi capitoli, nella consapevolezza che il Piano divenga uno strumento di forte valore sussidiario e strategico, capace di introdurre, come già detto, azioni e interventi fondati su quell’idea di territorio, dentro cui ricercare le ragioni del riscatto demografico ed economico atteso.

Tali condizioni di criticità del sistema economico ci rappresentano un dato controverso di vivacità imprenditoriale e, allo stesso tempo, di difficoltà strutturale a individuare nuovi settori di mercato e di impresa che siano anche più direttamente legati alle risorse e all’offerta del territorio nella sua connotazione endogena.

Il dato socio-economico si declina nella situazione di rischio demografico rispetto a cui il **Ptp** si confronta come dato di verifica dimensionale del sistema territoriale.

Di fronte a tali condizioni si individua, pertanto, una caduta preoccupante di offerta di territorio ed un sostanziale calo di competitività delle sue seppur eccezionali risorse naturali e storiche, forse fin troppo lasciate alla completa mancanza di promozione. Il dato che emerge pertanto indica una necessità di introdurre quella variabile di rottura che non può che passare dalla rimessa in moto del ruolo di centralità, perso da tempo o forse mai a pieno rivendicato da Enna.

Incertezza imprenditoriale e dato demografico indicano, inoltre, la necessità di attivare politiche territoriali nelle quali introdurre azioni e interventi che recuperino soprattutto un’idea di territorio, ricco di risorse abitative che vanno tutelate, e ricco di opportunità che vanno promosse.

Certo, le politiche di recupero della crisi demografica delle aree interne passano da azioni che si collocano su una sfera di carattere politico-programmatico di livello regionale e anche comunitario e si confrontano con il dato congiunturale e storico. Ma le azioni politico-programmatiche di taglio provinciale e con esso il **ptp** possono e devono dare un contributo ad invertire la rotta. E possono farlo preordinando e definendo la costruzione di un processo di azioni e interventi tra essi coordinati che innalzino il livello di promozionalità del territorio, ne offrano condizioni di vita e di qualità dell’abitare, alternativi e competitivi, rispetto al panorama regionale e comunitario. Nell’offerta territoriale, cioè di abitabilità delle città, di qualità di vita della campagna, di opportunità occupazionali che



siano anche di taglio ambientale, questo territorio deve ritornare ad offrire opportunità nel solco della sua tradizione storica e nel quadro della sua ricchezza paesaggistica, recuperando, laddove possibile, anche strategie e progetti di attrazione forse troppo presto abbandonati.

Al dato strutturale socio-economico si aggiunge anche il dato infrastrutturale con cui il **Ptp** si confronta, nel quadro della sua diretta competenza e specifica prerogativa.

Enna è l'unica provincia siciliana a non avere affaccio costiero, tuttavia è raggiungibile in tempi relativamente brevi percorrendo l'autostrada Palermo-Catania. Ma al di là di questo non si sono mai attivate in concreto politiche di mobilità e di accessibilità plurimodale e alternative.

Mentre il sistema dei trasporti provinciale ripropone le stesse debolezze strutturali di quello regionale individuabili nel:

1. disequilibrio dell'offerta di trasporto tra aree costiere ed aree interne;
2. mancanza di efficienti interconnessioni trasversali est-ovest e longitudinali nord-sud;
3. scarso livello di efficienza e sicurezza delle reti di trasporto;
4. basso grado di integrazione delle diverse modalità;
5. congestione delle reti di trasporto in corrispondenza delle aree urbane (contemporanea funzione di asse stradale di collegamento territoriale e locale);
6. inefficiente offerta di trasporto, con la prevalenza del trasporto stradale rispetto a quello ferroviario, con conseguenti incrementi di incidentalità, impatti sull'ambiente, consumi energetici e costi elevati;
7. insicurezza delle intersezioni stradali.

La dotazione infrastrutturale locale è in forte deficit relegando Enna al posto 103 tra le province italiane. Sulla base di elaborazioni compiute di recente dall'Istituto Tagliacarne, tendenti a misurare le dotazioni fisiche delle principali infrastrutture al servizio delle imprese e delle famiglie, l'indicatore sintetico assume un valore pari al 52% del dato nazionale, collocando la provincia al 98° posto della graduatoria nazionale. Se l'indagine, oltre alla quantità fisica delle infrastrutture, avesse potuto calcolare la qualità del servizio, il divario relativo sarebbe risultato probabilmente più ampio (2).

Anche il dato sui servizi denuncia il *gap* prevedibile rispetto alla media nazionale, relativamente alla dotazione di strutture culturali e ricreative, alla rete di telecomunicazioni, alla rete delle strutture per l'istruzione. Ma se emerge, pertanto, la necessità di investire in servizi ed attrezzature, occorre però cogliere la finalizzazione e il peso strategico di tali politiche di investimento, occorre cioè anche comprendere quali attrezzature e quali infrastrutturazione devono essere oggetto di potenziamento. Occorre cioè affrancarsi da un mero bisogno di *quantità di azioni* per finalizzare, secondo una strategia chiara, tali azioni e individuare così il *Brand* dell'offerta territoriale e le migliori soluzioni per svilupparlo e porlo in competizione con il sistema comunitario. Sul Piano delle politiche di



promozione e infrastrutturazione del territorio, alcuni passi si sono compiuti verso un *brand* individuato, quali ad esempio le piste ciclabili, le politiche per i servizi universitari. Ma occorre introdurre tali azioni in una cornice territoriale preordinata ad accoglierle.

A tali risposte è chiamato a pronunciarsi l'ente intermedio e, con esso, il **Ptp**. Anche per soddisfare, certo, “quella domanda di logistica innovativa alle imprese moderne, sempre più stressati dall'esigenza del cosiddetto *just in time*, che richiede una interconnessione delle diverse reti al fine di massimizzare, in termini di tempi e costi, il trasporto”. Condizioni di grave ritardo, ma anche condizioni di gradi opportunità attendono la provincia di Enna. Un quadro di opportunità che riportiamo nei successivi passi della relazione e che anticipiamo nella seguente analisi Swot come sintesi rispetto a cui costruire il quadro strategico e individuare lo scenario di **sviluppo possibile**, oltre che **sostenibile** da intercettare e proporre. Ciò consente di individuare quella che, in termini oggi più diffusi, è chiamata *Vision* del Piano.



ANALISI SWOT	
<p><b>PUNTI DI FORZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CENTRALITÀ DELL' AREA DELLA PROVINCIA NEL SISTEMA ECONOMICO E PRODUTTIVO SICILIANO;</li> <li>• RILEVANZA, SIA IN TERMINI QUANTITATIVI CHE QUALITATIVI, DELLE RISORSE NATURALI PRESENTI NEL TERRITORIO PROVINCIALE;</li> <li>• PRESENZA DI COMPENSORI FORTEMENTE VOCATI PER L' OTTENIMENTO DI PRODUZIONI TIPICHE;</li> <li>• BUONI STANDARD QUALITATIVI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PRODUZIONI BIOLOGICHE ED INTEGRATE;</li> <li>• PRESENZA, NEL TESSUTO IMPRENDITORIALE, DI ALCUNE REALTÀ DI PUNTA PER LA CAPACITÀ DI INNOVAZIONE E DI SENSIBILITÀ AI TEMI DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE;</li> <li>• PRESENZA DI PRODOTTI TRADIZIONALI DI ELEVATA QUALITÀ;</li> <li>• CRESCENTE SENSIBILIZZAZIONE DEL MERCATO LOCALE AL PRODOTTO TIPICO</li> </ul>	<p><b>PUNTI DI DEBOLEZZA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ESODO DELLE POPOLAZIONI DALLE AREE INTERNE;</li> <li>• SENILIZZAZIONE DEGLI ADDETTI;</li> <li>• SCARSA INCIDENZA DELL' IMPRENDITORIALITÀ FEMMINILE;</li> <li>• ELEVATA FRAMMENTAZIONE E POLVERIZZAZIONE AZIENDALE CON FORTE INCIDENZA DI AZIENDE DI PICCOLA DIMENSIONE;</li> <li>• SCARSA DIFFERENZIAZIONE DEL PRODOTTO FINITO;</li> <li>• CARENTE ORGANIZZAZIONE DELL' OFFERTA DEI PRODOTTI;</li> <li>• ELEVATI COSTI DI PRODUZIONE;</li> <li>• ELEVATI COSTI DEI TRASPORTI DOVUTI ALLA CARENZA DELLA RETE VIARIA ED ALLA OBSOLESCENZA DELLA RETE FERROVIARIA;</li> <li>• INSUFFICIENTE RILEVANZA DELL' ATTIVITÀ DI TRASFORMAZIONE;</li> <li>• LIMITATE USO DI RISORSE IDRICHE PER USO IRRIGUO;</li> <li>• PREVALENZA DI IMPRESE INDIVIDUALI E/O FAMILIARI</li> </ul>
<p><b>OPPORTUNITA'</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DISPONIBILITÀ DI RISORSE FINANZIARIE COMUNITARIE, NAZIONALI E REGIONALI;</li> <li>• GRANDI POTENZIALITÀ DELL' OFFERTA TURISTICA PER FAVORIRE L' INCREMENTO E LA VALORIZZAZIONE DELLA DOMANDA DELLE PRODUZIONI AGRICOLE;</li> <li>• ATTENZIONE DEL CONSUMATORE ALLA QUALITÀ;</li> <li>• AUMENTO DELLA DOMANDA NEI MERCATI EMERGENTI;</li> <li>• MIGLIORAMENTO DELLE PROCEDURE DI CONTROLLO DELLA QUALITÀ;</li> <li>• DECENTRAMENTO AMMINISTRATIVO;</li> <li>• BUONA AFFERMAZIONE DELL' IMMAGINE DEL <i>MADE IN SICILY</i>;</li> <li>• DISPONIBILITÀ DI RISORSE UMANE</li> </ul>	<p><b>MINACCE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RITARDO NELL' ADEGUAMENTO DELLE STRUTTURE PRODUTTIVE E DI TRASFORMAZIONE ALLE NORME DETTATE DALLA COMUNITÀ EUROPEA;</li> <li>• DIFFICOLTÀ DI ACCESSO AL CREDITO ORDINARIO, SIA DI BREVE CHE DI MEDIO PERIODO;</li> <li>• AUMENTO DELLA PRESSIONE DELLA CONCORRENZA INTERNAZIONALE DI PAESI COMUNITARI (SPAGNA) E DI PAESI TERZI (BACINO MEDITERRANEO);</li> <li>• ACCORDI MULTILATERALI CHE FACILITANO L' INGRESSO DI PRODOTTI DA PAESI EXTRACOMUNITARI E DEL BACINO MEDITERRANEO;</li> <li>• PERDITA DI QUOTE DI MERCATO A SEGUITO DEL MANCATO ADEGUAMENTO ALLE INNOVAZIONI TECNOLOGICHE ED ALLE NUOVE LOGICHE DI MARKETING;</li> <li>• ELEVATA PRESENZA, NEL MERCATO DI CONSUMO, DI PRODOTTI DI BASSA QUALITÀ E BASSO PREZZO;</li> </ul>



## LA *VISION* DEL PIANO

### GLI EREI TRA NATURA STORIA E INNOVAZIONE

#### UN MANIFESTO DELLE RISORSE EREE

Il sistema ennese è un patrimonio di risorse assolutamente ricche di storia e natura, perchè comprende la sintesi dei caratteri della storia e della natura geografica di tutta l'Isola siciliana e si manifesta nella sua unicità di territorio esclusivamente interno. Una identità che è, da se, un *Brand* territoriale.

La provincia si struttura, così, in “piccole regioni” fisiche che arricchiscono il territorio in una forte complessità di valori fisici e storici, di campagne e di città dalle mille risorse storiche. Questo patrimonio di identità, che definiremo **SISTEMA EREO**, riesce, a contenere in se i caratteri fisici e geo-morfologici e, soprattutto paesaggistici, che si configurano e si ritrovano nelle aree di tutto l'intero territorio siciliano, rappresentandone una straordinaria sintesi, senza comunque tradirne l'identità propria di area centrale, riconoscibile fortemente nel suo formidabile carattere ambientale, oltre che in quello geo-morfologico.

Si tratta di una complessità che trova ragione d'essere e forza di contenuti nelle radici della storiografia e della tradizione geografica siciliana, riuscendo a comprendere in se le tre grandi regioni geografiche della storia siciliana; individuando nel Monte Altesina l'elemento di tripartizione del territorio insulare nella Valle del Belice o del Mazzara, nel Val di Noto e nel Val Demone. Su questa strutturazione geografica e culturale le vicende delle dominazioni arabe-normanne daranno vita a veri e propri ambiti di carattere antropico-culturale e, per certi aspetti, a vere e proprie regioni funzionali: basti pensare alle politiche successive dei viceré spagnoli e alle vicende degli ultimi secoli, oltre che agli assetti amministrativi che si sono strutturati nel periodo tra le due guerre.

Ed è all'interno di questo bacino di terre che si configurano elementi e permanenze di storia, dell'antichità, e rimangono adagiati i segni delle vicende più importanti della Sicilia, segni e tracce che delineano un territorio ricco di vicende di antropizzazione, umane e politiche, di azioni e trasformazioni, protrattesi sino agli ultimi decenni del secolo scorso e che, come già detto in precedenza, hanno costruito, sedimentandosi in una formidabile sintesi, il **SISTEMA EREO**.

Ma la forza identitaria degli Erei sta nel fatto che il moltiplicarsi di queste vicende, ed i segni di trasformazione da esse lasciate, si sono integrate nel paesaggio in un'unica eccezionale sintesi, restituendo alla visione un territorio che si dimostra integro pulito e autotutelatosi, come se abbia



saputo da solo accogliere nel proprio ventre questi segni e li abbia fatti propri, arricchendosi senza stravolgersi.

Il **Ptp** nell'attività conoscitiva ha operato una messa in ordine di questi valori e ne ha fatto materiale di progetto, nell'accezione di interpretarne i suoi caratteri peculiari per indicarne strade e strategie mirate a far diventare questo patrimonio elemento di una articolata e ordinata offerta territoriale, nell'intento di costruire o contribuire a costruire un *Brand*, cioè un marchio articolato di questo territorio.

La organizzazione della conoscenza e la ricerca di un *manifesto delle risorse erede* costituisce così la ***Vision*** del PTP, cioè una **PROSPETTIVA, UNO SCENARIO FUTURO DENTRO CUI ARTICOLARE UN MODELLO DI SVILUPPO**. E consiste proprio nel pensare alla organizzazione di un offerta territoriale, fatta **CIOÈ DI COSE DA OFFRIRE ALLA COMUNITÀ NAZIONALE ED EUROPEA**, composta dai valori della storia e della natura, facendo rilevare proprio questa unicità di territorio, pur ricco di trasformazioni, storiche, ma ancora “pulito” nella sua natura geomorfologia e nella sua ricchezza paesaggistica. Un territorio dentro cui la comunità, affrancata dalle minacce del degrado sociale ed **ECONOMICO E DA QUELLO, CONSEGUENTEMENTE, DEMOGRAFICO, POSSA** organizzare un'economia fatta di **ELEMENTI DI ECCELLENZA**: il prodotto biologico, l'offerta ricettiva articolata dentro una qualità dell'abitare unica per le condizioni climatiche e ambientali, l'offerta dei servizi della cultura, della scienza e della solidarietà e, così, il recupero della stanzialità delle nuove generazioni.

I valori territoriali sono il frutto di una consapevolezza e di una memoria storica connaturata nella popolazione, ma forse troppo spesso dati per scontati e non tutelati fino in fondo. Il **Ptp** li riconduce ad un sistema doppio, *natura* e *storia*, ma, come già accennato, in essi emerge con forza una costante e positiva contaminazione.



L'ARTICOLATA  
OFFERTA  
DEL PAESAGGIO  
E DEI  
VALORI  
STORICO-TERRITORIALI  
DEGLI ÈREI



IL SISTEMA DEI BACINI LAGUNARI

L'ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE



L'ARCHEOLOGIA  
INFRASTRUTTURALE



L'ARCHEOLOGIA  
CLASSICA



## LA RETE DELLE CITTÀ EREE

La struttura territoriale della Provincia, in ragione dei caratteri funzionali e fisico-naturali introdotti e descritti nel quadro conoscitivo, può svolgersi in tre grandi contesti o ambiti fisici, contesti che traggono dalla storia dell'isola la propria radice, connotandosi come contaminazioni *nel* territorio Ereo delle *tre valli* della tradizione iconografica, ma soprattutto storica-geografica della Sicilia: il Valdemone, presente nell'**ambito Nord-orientale**, riconoscibile nelle valli del Troina, del Salso superiore e del Simeto; il Val di Mazara che contamina gli Erei nel suo **versante occidentale**, riconoscibile nel sistema vallivo dell'Imera e contestuale al grande altopiano gessoso-solfifero della Sicilia Occidentale; il Val di Noto, riconoscibile nell'**ambito del sistema boschivo e collinare** posto nel versante sud-orientale della Provincia. Queste Unità fisiche hanno generato, nel corso della storia umana della Provincia, dinamiche insediative e produttive ben identificabili e ben riconoscibili per il loro carattere produttivo e per le loro vocazioni economiche e sociali. Vocazioni che le strategie di Piano intendono conservare e correggere, la dove possibile, in coerenza con le linee programmatiche in corso.

Le **UNITÀ TERRITORIALI INTERCOMUNALI** quindi intendono offrire una partitura del territorio proprio in ragione dei caratteri vocazionali e produttivi radicati nella storia dell'insediamento umano. Nella consapevolezza che quest'ultime nel corso della storia ennese hanno tratto origine dal quadro delle opportunità fisico-naturali e ambientali. La partitura, proposta nel progetto di massima, è stata sottoposta all'attenzione delle municipalità e, nel corso dei tavoli di copianificazione e concertazione, sono state operate alcune integrazioni e modifiche, anche su proposta del servizio di pianificazione dell'Ente. Partitura che ha preso corpo proprio dalla storica suddivisione del territorio ennese nei tre grandi ambiti Vallivi, accennati. Si è quindi dato vita ad un'articolazione del territorio secondo ambiti o sistemi territoriali che nel quadro metodologico adottato definiremo appunto Unità Territoriali Intercomunali.

Le UTI declinano, inoltre, forme di aggregazione soprattutto per costruire un profilo più forte di contrattualità e di competitività nei confronti delle sfide del POR 2007-2013, nello spirito del quale viene alzato il livello dimensionale dell'interlocutore locale, la cui massa critica deve saper dare vita ai livelli prestazionali e propositivi richiesti e quindi deve saper



affrontare un livello alto di contrattualità. E infatti *nel* territorio lo spirito delle strategie comunitarie tende a superare l'interlocutore *isolato* per rivolgersi ad una rete organizzata di comunità e quindi di politiche territoriali condivise.

Alla Provincia di Enna, pertanto, spetta la sfida di proporre una *rete di città* tra di esse condivise nel profilo identitario, anche se autonome nella loro prospettiva programmatica locale. Una rete che definisca, appunto, il cosiddetto *Brand* da spendere nel quadro comunitario. Le Rete di Città è un concetto maturato già nel documento strategico del Ministero delle Infrastrutture per individuare il profilo programmatico del rilancio delle cosiddette aree sotto utilizzate ed avviare l'agenda dei Fondi FAS. Una tendenza voluta mediante la promozione dei *Piani Strategici* per le grandi città ed avviata in Sicilia su momenti diversi anche per le città intermedie, risultata anche utilizzabile per *aggregazioni* di comuni, tant'è che ai fondi FAS per la redazione dei piani strategici hanno avuto accesso anche i Pit o altre forme di aggregazioni comunali.

Molte sono le città che in Europa si sono dotate della Pianificazione innovativa quale strumento e processo innovativo di governo del territorio. Città che hanno scelto il metodo della consultazione allargata e stabile per decidere del proprio futuro, mettendo *in rete* soggetti del mondo istituzionale, sociale ed economico, creando sinergie tra le azioni e le esperienze di chi governa e le indicazioni e le proposte degli altri soggetti del territorio.

E nei termini definiti dallo stesso Ministero “*i piani strategici mirano alla convergenza locale, a scala di area vasta, di politiche delle opere pubbliche, della mobilità, dell'urbanistica, della casa, dei servizi sociali per il welfare, di sostegno all'occupazione, dell'ambiente*”.

“*...interessano i contesti territoriali in movimento o in fieri, che richiedono di essere governati con politiche di accompagnamento o di ri-orientamento dei processi in atto, attraverso il metodo della governance istituzionale multilivello, estesa agli attori rilevanti dell'economia e della società*”.

Attenzioni rivolte fino ad ora, e continueranno ad essere rivolte ancor di più, verso quelle aree che sapranno offrire appunto un *Brand* di territorio emergente insieme ad un modello di sviluppo naturalmente e facilmente coniugabile con il concetto di sviluppo sostenibile ormai connaturato nelle coscienze politiche. E questo può essere proprio il caso il caso di Enna e degli Erei che richiedono proprio quello “*sviluppo del territorio emergente del Mezzogiorno, per il tramite di città e territori capaci di generare effetti significativi di trascinamento della economia e della società locale nelle aree in difficoltà*” ed inoltre “*quel rafforzamento dei centri urbani strategici per la tenuta delle aree interne*”.

Ma tali forme di pianificazione, cosiddetta innovativa, che vengono richieste come prestazione politico-amministrativa, hanno scontato o rischiano di scontare, in Italia e soprattutto al Sud, un labile supporto



normativo e, se non supportate dalle basi strutturali di un efficace e condiviso quadro conoscitivo e di una seria coerenza urbanistico-ambientale, di perdersi nella indifferenza e nell'astrattezza.

IL PIANO D'AREA delle UTI, vuole essere pertanto un passo in avanti di quell'idea di Pianificazione strategica ed Enna può essere quella Provincia Pilota di un modello concreto di pianificazione. Ciò perchè il Piano d'Area così come concepito, cioè strumento di operatività urbanistica e territoriale delle UTI, verrà supportato dal quadro strutturale del **ptp** e dalla relativa cornice strategica infrastrutturale che da ad esso la forza, la coerenza e la coerenza di un territorio che decide di mettersi in rete e cioè in sinergia con il proprio ente intermedio ed il quadro regionale di riferimento.

Sulla base delle UTI sono state condotte ed organizzate le fasi di ascolto del Piano, e sono state individuate profili identitari e vocazionali rialzati alla predisposizione di azioni e interventi condivisi dalle municipalità interessate. Le UTI sono impegnate nella definizione ed attuazione di parte dell'operatività del **ptp**, attraverso la predisposizione, appunto, dei Piani d'area, così come indicati e descritti nel capitolo successivo. In tali Piani, strumenti operativi del **ptp**, si articolano e attuano gli indirizzi dello stesso e si organizza il quadro di condivisione di azioni e programmi finalizzati a costruire un BRAND dell'offerta territoriale delle UTI in maniera da agevolare i processi aggregativi per l'attivazione di ogni forma di partecipazione alle offerte e opportunità di sviluppo declinate dal Quadro Comunitario di Sostegno e dai documenti operativi conseguenti. Le UTI intendono cioè conferire ai processi spontanei di co-programmazione dal basso un'assetto strutturato dentro cui ogni azione e occasione di sviluppo si indirizzi verso un sistema certo e condiviso di obiettivi, la cosiddetta **Vision** strategica *del* Piano. Da qui la necessità di individuare le UTI ed assegnare a quest'ultime, e solo ad essi, (in un processo di armonia e coerenza con le strategie di assetto territoriale del **ptp**), uno strumento spontaneo, cioè non obbligatorio o prescrittivo, come il Piano d'area, redatto e adottato in piena autonomia, nel quale la Provincia opera solo un'azione di coordinamento, rispetto alle altre UTI e di verifica, rispetto alle prerogative del **ptp** che rappresenta la cornice strutturale dentro cui il piano d'area si muove e si attua. Ma vi è anche una **Mission** delle UTI: di conseguenza a tale assunzione esse possono costituire la base per dare vita a forme associate di gestione dei servizi in armonia alle disposizioni contenute agli art. 32 e 33 del **Decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, secondo principi di cooperazione e solidarietà istituzionale.**



## I CINQUE AMBITI DEL PTP

### *I PIANI D'AREA COME ATTI DI CONDIVISIONE*

Sulla scorta di questi obiettivi nella declinazione della *Mission* del PTP, in una interpretazione ampia della sua veste istituzionale, le **Unità Territoriali Intercomunali** sono, dunque, la aggregazione di territori comunali che rispondono alla partitura geografica storica annunciata, alle connotazioni ed ai profili identitari individuati, condivisi successivamente nel processo di condivisione del Piano, tenutosi nel corso delle conferenze di co-pianificazione e concertazione con le municipalità. Le UTI articolano il territorio comunale in cinque partiture così suddivise:



UTI 1 - INSEDIAMENTI DELLA CATENA SETTENTRIONALE DEGLI EREI NEL CONTATTO CON I NEBRODI

NICOSIA  
TROINA  
SPERLINGA  
GAGLIANO CASTELFERRATO  
CERAMI



UTI 2 - INSEDIAMENTI COLLINARI E PIANEGGIANTI DEGLI EREI ORIENTALI

AGIRA  
CATENANUOVA  
CENTURIFE  
REGALBUTO



UTI 3 - INSEDIAMENTI LINEARI DEGLI EREI CENTRALI

ASSORO  
LEONFORTE  
NISSORIA



UTI 4 - INSEDIAMENTI DELLE ALTURE DEGLI EREI E DELLA CONTIGUITÀ

ENNA  
CALASCIBETTA  
VILLAROSA



UTI 5 - INSEDIAMENTI DELL'ALTOPIANO MERIDIONALE DEGLI EREI

AIDONE  
BARRAFRANCA  
PIAZZA ARMERINA  
PIETRAPERZIA



***I Piani d'area delle UTI.*** Alla luce delle finalità indicate per le UTI, Il **ptp** offre alle municipalità identificate e raggruppate in esse, uno strumento di pianificazione-programmazione con finalità strettamente operative al fine di rendere operabili le strategie e le vocazionalità che il **ptp** ha inteso individuare per esse, all'interno di una cornice di complementarità e di sussidiarietà rispetto a tutto il territorio provinciale. Il Piano d'area si configura, così, come uno strumento di natura programmatica ed urbanistico-territoriale intercomunale che declina sul piano strettamente operativo le strategie del **ptp** poste per l'UTI. Con il Piano d'area si attiverà, così, un processo di condivisione tra le municipalità interessate onde pervenire ad un assetto dell'area coerente con il SISTEMA EREO e con le strategie date e perseguite dal **ptp**. Si prefigge pertanto lo scopo di armonizzare la pianificazione urbanistica locale al fine di evitare duplicazioni incoerenti di aree, destinazioni d'uso specifiche di servizi, di offrire un profilo identitario delle offerte territoriali in termini di ricettività turistica e di sviluppo produttivo del territorio dell'UTI, così da dare impulso e identità di obiettivo alle filiere produttive; di realizzare in altri termini un "brand" unico sul quale far convergere tutte le azioni di trasformazione ed interventi territoriali di natura strettamente urbanistica, economica produttiva e di marketing territoriale. Si costituisce, pertanto, come strumento di attuazione degli indirizzi delle trasformazioni territoriali, di coordinamento e sviluppo di progettualità di valenza sovracomunale, operate in coerenza e dentro la griglia strutturale, strategica ed infrastrutturale indicata dal **ptp** nei Piani Operativi dei sistemi strutturanti.

Non vuole però allo stesso tempo rappresentare una sorta di ulteriore mero adempimento tecnico-amministrativo, foriero di rallentamenti e intralci burocratici per gli operatori, ma, al contrario, vuole essere uno strumento volontario delle municipalità che dovrà produrre delle sinergie di idee, di azioni, di investimento tra pubblico e privato e tra le stesse municipalità, tali da dare la possibilità a questi territori di trovarsi pronti, sul piano della immediata progettualità e cantierabilità, della conformità urbanistica e ambientale (VAS e V.INC.A) degli interventi, rispetto alle opportunità delle agende e dei calendari della programmazione comunitaria e non solo. Consentirà, così, di favorire la convergenza e un elevato grado di consenso tra i diversi attori coinvolti e divenire strumento di indirizzo delle trasformazioni territoriali, di coordinamento e sviluppo di progettualità di valenza intercomunale.

Il Piano d'Area dell'UTI intende così:

*fare riferimento ai temi di natura ambientale e del territorio "non urbanizzato"; di natura insediativa; in materia di servizi e di infrastrutture;*

*indicare, sul piano strategico, per i diversi temi, le questioni da affrontare ai fini dell'adeguamento al **ptp** dei PRG comunali;*



- favorire l'individuazione e l'attivazione di interventi progettuali da sviluppare nel medio-breve periodo;
- considerare i territori con i quali si determinano più stretti rapporti (anche ambiti) extra provinciali con riferimento ai diversi temi trattati.

I contenuti del Piano d'area sono indicati nella:

1. definizione delle politiche urbanistiche d'assetto funzionale ed insediativo dimensionale che contribuiscano alla realizzazione delle finalità dell'UTI, così come individuate nelle relative schede dell'UTI.
2. definizione del quadro di riferimento strategico per i sistemi infrastrutturale, territoriale-insediativo ed ambientale;
3. Nella individuazione degli "interventi progettuali" da parte delle comunità locali, con una schedatura che ne evidenzii potenzialità e criticità, attraverso la ricognizione/valutazione dalle principali previsioni e programmi e progetti di intervento che riguardano il contesto territoriale; della selezione delle proposte, dei programmi e dei progetti di intervento, sotto il profilo dell'ammissibilità e della coerenza con il contesto e con le strategie del **ptp**. Ciò attuando un percorso partecipativo degli Enti locali, finalizzato ad individuare le priorità condivise;
4. Nella operatività dei progetti strategici e di parte di essi individuati dal **ptp**. Nella consapevolezza che le azioni dei Progetti strategici sono affidate ad un'unica regia dell'Ente Provincia, ma con la presenza e compartecipazione delle municipalità interessate, sia sul profilo tecnico che politico-decisionale.
5. Nella definizione di procedure e nella ricerca di risorse che possano garantire l'attuabilità degli interventi, nell'ottica di individuare forme di compensazione/perequazione delle risorse tra i comuni. I piani d'area dovranno offrire elementi di armonizzazione del quadro programmatico dei comuni e con la Provincia, soprattutto in ordine alla stesura dei Programmi triennali delle Opere Pubbliche.

I Piani d'area, nella consapevolezza di indirizzare l'azione dei comuni verso un condiviso *brand* di qualificazione e di offerta territoriale. Si individuano, pertanto nei seguenti:

**PIANI D' AREA**

Pa1	DEI PARCHI EREI	(UTI 1)
Pa2	DEL SALSO	(UTI 2)
Pa3	DELLE VALLI EREE DEL DITTAINO	(UTI 3)
Pa4	DELLA CONURBAZIONE ENNESE	(UTI 4)
Pa5	DELLE RISORSE ARCHEOLOGICHE TESTIMONIALI	(UTI 5)



## LA *MISSION* DEL PIANO

### ENNA DA ISOLA NELL'ISOLA A CENTRO DEL MEDIERRANEO

### PERFEZIONARE IL MODELLO COMUNITARIO VERSO UN TERRITORIO REGIONALE *INCLUSIVO*

#### IL QUADRO COMUNITARIO STRATEGICO DI RIFERIMENTO

Il Ptp tiene conto e si inserisce all'interno del seguente quadro strategico con le varie declinazioni operative ed attuative che ne derivano, così come descritte nei capitoli precedenti. La progettualità strategica che di seguito viene descritta, come riferimento al Piano, costituisce anche il riferimento operativo e strategico del POR 2007-2013 e conseguentemente rappresenta un modello di riferimento che consente di legare e rendere coeso il progetto del Ptp al quadro programmatico di riferimento. A differenza del riferimento alla pianificazione cosiddetta di settore, indicata nel capitolo 2, vengono qui riportati i programmi strettamente strategici che declinano le azioni operative in atto e permettono di raffrontare la proposta del Ptp con ciò che è sostenibile e condivisibile nell'ambito delle politiche comunitarie e nazionali di sviluppo.



**Le Reti transeuropee di trasporto (TEN) e il Corridoio Meridiano<sup>8</sup>.** Le reti trans-europee sono ritenute un riferimento importante per la creazione del mercato interno e per il perseguimento dell'obiettivo della coesione economica e sociale.

Con il Programma MARCO POLO II si promuove soprattutto la creazione delle cosiddette *autostrade del mare* e l'adozione di misure per ridurre il più possibile il traffico stradale.

Il Programma "Marco Polo" è uno degli strumenti finanziari comunitari utilizzabili per progetti con impatto diretto o indiretto sul *trasporto marittimo di corto raggio* e l'integrazione modale. Si configura come strumento complementare al programma di sviluppo di una rete transeuropea (Trans European Network, TEN) di sviluppo delle strade, delle ferrovie, delle vie navigabili interne e degli aeroporti.

Le autostrade del mare sono definite nel Libro Bianco del 2001 come una "vera alternativa competitiva al trasporto su terra". Il loro sviluppo è inserito nel programma TEN-T. Consentirebbero di creare in Europa una nuova "catena logistica intermodale" basata sul trasporto marittimo, producendo un cambiamento strutturale nell'organizzazione del trasporto. Queste "infrastrutture" saranno più efficienti e sostenibili rispetto al solo trasporto su strada. Oltre a ciò consentiranno un miglior accesso ai mercati europei. La rete transeuropea delle autostrade del mare si compone di impianti ed infrastrutture concernenti almeno due porti situati in due Stati membri diversi. I progetti prioritari concernenti le autostrade del mare di prossimo avvio l'inizio dei lavori è previsto entro il 2010 e riguardano l'Autostrada del Mar Baltico (che collega gli Stati membri del Mar Baltico a quelli dell'Europa centrale e occidentale, incluso il canale di Kiel), l'Autostrada del mare dell'Europa occidentale (che collega il Portogallo e la Spagna via l'Arco atlantico, al Mare del Nord e al Mare d'Irlanda).

l'Autostrada del mare dell'Europa sud-orientale (che collega il mare adriatico al mar Ionio e al Mediterraneo orientale per includere Cipro) e l'Autostrada del mare dell'Europa sud-occidentale (che collega Spagna, Francia, Italia, compresa Malta).

Le TEN-Trasporti (TEN-T) individuano inoltre grandi progetti prioritari: il trasporto su strada e quello combinato, le vie navigabili e i porti marittimi, la rete europea dei treni a grande velocità. Anche i "sistemi intelligenti di gestione dei trasporti rientrano in questa categoria, tra cui il progetto Galileo di posizionamento geografico via satellite. Il trasporto "via acqua" entra nel Programma TEN-T sostanzialmente come modalità integrativa del trasporto via terra, allo scopo di diversificare le modalità di trasporto, alleggerendo così i traffici terrestri.

Un progetto che assume particolare ripercussione sul territorio ereo e sulla Sicilia centrale è rappresentato dal cosiddetto **Corridoio Meridiano** che si propone come un "corridoio policentrico", un elemento di coesione territoriale, grazie al quale risulta possibile attivare e potenziare i cosiddetti "clusters" e "global gateways".



Il **Corridoio Meridiano** vede alternare al suo interno aree con notevole potenziale economico, ma contraddistinte da forti disagi in termini di trasporti e inquinamento, ed aree con difficoltà economiche strutturali, ma minori pressioni infrastrutturali e stress ambientale. Questa alternanza corrispondente a quella generale europea, necessita di una particolare attenzione nello sviluppo dell'economia del corridoio, attraverso una politica non solo rivolta ai traffici, ai trasporti ed alle questioni infrastrutturali, ma attenta allo sviluppo economico quale priorità del progetto.

Il sistema quadro-sintesi che si va delineando a livello delle strategie europee è il seguente:

-Asse stradale ferroviario longitudinale coincidente con il corridoio I transeuropeo (Palermo-Berlino) a sua volta collegato ad altri Corridoi paneuropei.

-Asse stradale-ferroviario trasversale padano coincidente con il Corridoio V trans-europeo (Lione Trieste) e pan-europeo nelle sue tre diramazioni (Trieste-Budapest, Rijeka-Zagreb-Budapest, Ploce-Sarajevo-Budapest).

-Asse stradale-ferroviario-marittimo longitudinale del Corridoio Tirrenico integrato nel Sistema delle Autostrade del Mare (Mediterraneo Orientale).

-Assi stradali-ferroviari-trasversali tra corridoio Tirrenico e Adriatico, intersecanti il Corridoio I e connessi via mare al Corridoio V (porti di Trieste, Capodistria, Rijeka, Ploce) e VIII (Durrës) paneuropei ed alla Via Egnatia (Logumenitsa e Patrasso).

In questa rete si inseriscono gli hub aeroportuali di Milano-Malpensa e Roma-Fiumicino. il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 recepisce questo modello.

**Quadro infrastrutturale e piattaforme territoriali. Il progetto MITT-Dicoter**<sup>9</sup>. Nel quadro della programmazione strategica del Ministero delle Infrastrutture, è preso in considerazione uno *spatial planning* che sappia valorizzare le caratteristiche morfologiche e funzionali del territorio, tale da garantire livelli di crescita e progresso elevati, e risulti finalizzato al riequilibrio delle sperequazioni economiche nelle aree più fragili. Lo “spazio fisico” è visto come “infrastruttura di contesto” in grado di garantire processi di coesione e sviluppo.

Il ruolo delle *infrastrutture a rete* appare utile quale condizione per accessibilità e unificazione dei mercati, così come per flussi di persone, merci e informazioni. Il programma del MITT affianca *alle reti* un sistema policentrico con punto di riferimento nei centri urbani e nelle grandi città, quali centri di attrattiva e collegamento al contesto internazionale, individuando nelle grandi infrastrutture puntuali (porti, stazioni terminali logistici) e lineari (reti materiali ed immateriali) la



soluzione al problema. Le reti e le città, per il Ministero, «connotano i territori e ne promuovono i rispettivi fattori di competitività e di attrattività». Intendendo per fattori di competizione ed attrattività i mezzi di comunicazione, la logistica, le reti industriali, di servizi, l'offerta residenziale, la qualità di vita e la condizione ambientale delle aree interessate.

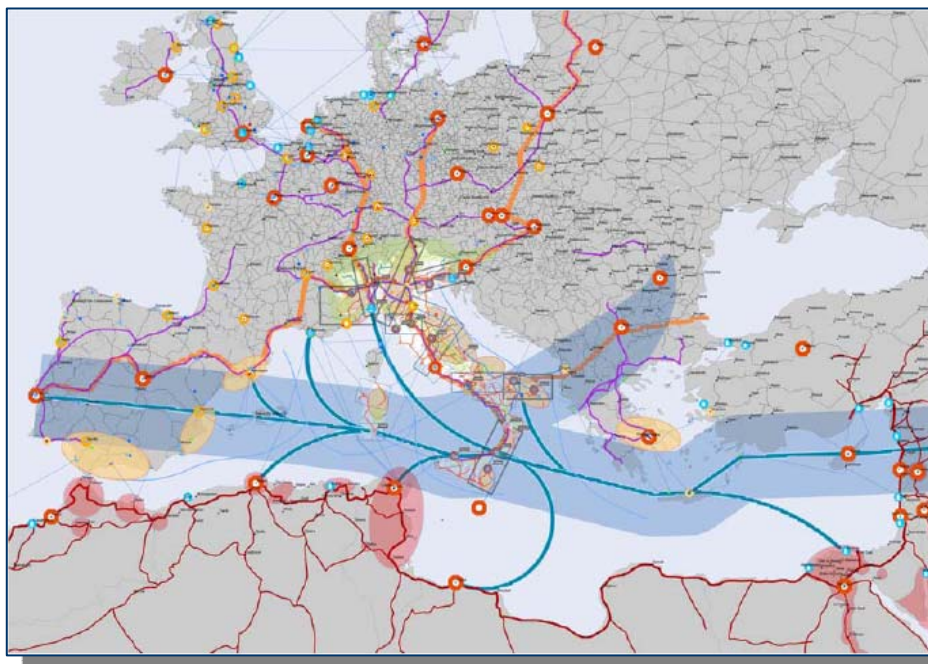
Il MIITT punta a politiche. “di eccellenza” che sappiano sfruttare le potenzialità e gli *asset* nazionali nel mutato scenario dell'economia globale.

In tale cornice il Sud presenta un quadro di forte ritardo sia con riferimento alle infrastrutture stradali, sia per gli assi ferroviari ed i sistemi portuali, aeroportuali e logistici. Inoltre, al fine di valorizzare la loro posizione geografica fortemente strategica, le regioni del Mezzogiorno, in particolare in Sicilia, richiedono interventi sulle principali vie interne di comunicazione (ammodernamento del sistema ferroviario) e sul sistema dei porti e degli aeroporti. Ciò assume particolare rilevanza in considerazione del fatto che il Sud rappresenta il terminale italiano dei corridoi europei (adriatico e tirrenico) fondamentali per la mobilità Nord-Sud di merci e persone. Dal punto di vista della programmazione, l'impostazione scelta dal MIITT è quella delle cosiddette *piattaforme strategiche*. Nelle intenzioni, la tradizionale classificazione locale-globale, nodi-reti, etc. verrebbe superata da un nuovo approccio in grado di «integrare livelli istituzionali, settori di intervento, attori ed interventi, alimentando una governance multilivello che propone un'Italia delle “interdipendenze selettive come scenario di competitività, coesione e cooperazione nel contesto europeo ed internazionale di sviluppo”.

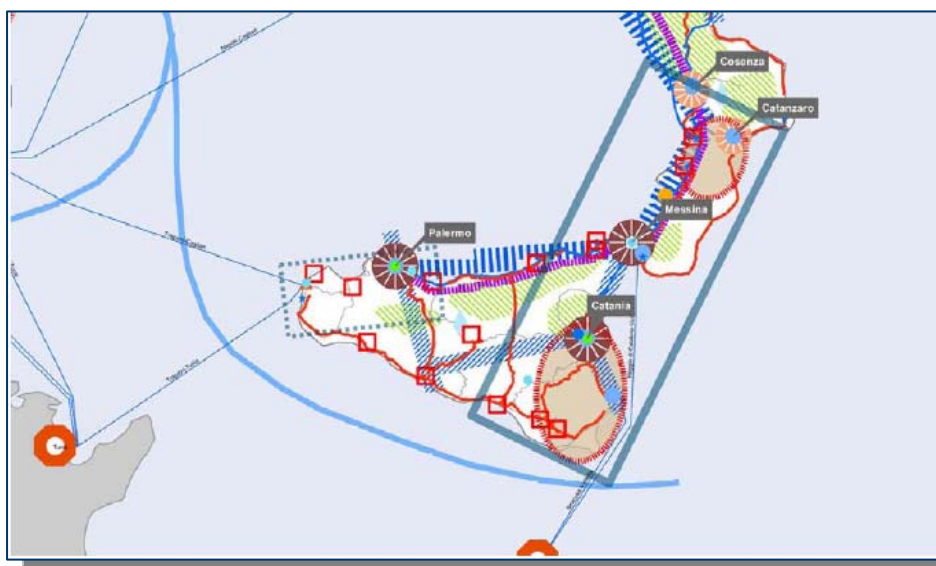
Le piattaforme strategiche trans-nazionali individuate sono distinte in: *piattaforme territoriali*, come aree produttive territoriali che sono riuscite a rammodernarsi e a competere nel nuovo scenario economico internazionale pur necessitando ancora di supporto ed appoggio pubblico per migliorare l'accessibilità alle grandi reti e le connessioni locali.

*territori urbani di snodo*, come aree metropolitane in grado di fungere da “commutatori” tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali. Sono in sostanza aree urbane innovatrici. Tali “città” sono intese “come motori dello sviluppo, come trasformatori delle energie che attraversano le reti globali e come “diffusori” e “fertilizzatori” del territorio locale. I territori di snodo giocano un ruolo chiave nel passaggio da nuove a vecchie economie e devono essere oggetto di particolare attenzione nelle politiche pubbliche;

*fasci infrastrutturali di connessione*, considerati come una combinazione efficace delle diverse reti di flusso atti a garantire non solo la facilità delle comunicazioni di beni e persone, ma anche una agevole propagazione di servizi e conoscenze. In sostanza, non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche reti digitali a banda larga integrate con i centri di eccellenza della ricerca scientifica e tecnologica.



RETI MEDITERRANEE INTERCONNESSIONI MATERIALI E IMMATERIALI PER L'INTEGRAZIONE DEI MERCATI  
STUDIO DI FATTIBILITÀ PER L' ATTIVAZIONE DI UN' ARMATURA INFRASTRUTTURALE MEDITERRANEA  
INTERMODALE EST-OVEST, DENOMINATA "CORRIDOIO MERIDIANO" - MIITT-DICOTER



**PIATTAFORME TERRITORIALI**

MIITT-DICOTER, VERSO IL DISEGNO STRATEGICO NAZIONALE, I RAPPORTO, GIUGNO 2005.



**IL PROGRAMMA INTERREG III.** Interreg III è il terzo passo dell'attuazione di Interreg, nel quadro dei Programmi di Iniziativa Comunitaria (PIC) 2000-2006, gestiti dalla Commissione Europea e basati sul nuovo Regolamento CEE n. 1260/99 dei Fondi Strutturali. Gli orientamenti per il periodo 2000 - 2006 mirano a rafforzare i risultati già ottenuti, garantendo il coordinamento delle regioni e dei territori coinvolti.

L'iniziativa in cui è inserito Interreg III è denominata “ Cooperazione transeuropea per il consolidamento della coesione e dello sviluppo economico” e si propone di favorire lo sviluppo equilibrato ed integrato del territorio europeo , incentivando la cooperazione transfrontaliera, transnazionale, interregionale ed evitando che le frontiere dei singoli Stati nazionali costituiscano una barriera alla coesione economica e sociale dell'Europa.

L'iniziativa è suddivisa in tre sezioni:

- A. Cooperazione transfrontaliera;
- B. Cooperazione transnazionale;
- C. Cooperazione interregionale sull'intero territorio dell'Unione.

La Sicilia è inserita nelle sezioni B e C. Trasporti e Comunicazioni. Interreg III contiene il progetto Urbacost, cui è stata coinvolta la provincia di ENNA e di cui si individueranno i contenuti nel prossimo capitolo. “Urbacost” fa infatti parte integrante della strategia attuativa del PTP e ne rappresenta una estensione programmatica di assoluto rilievo strategico. E' attuato nell'ambito del Programma INTERREG III B MEDOCC che si pone come obiettivo fondamentale la realizzazione di una rete intermodale euro-mediterranea che favorisca l'integrazione e lo sviluppo dell'efficienza, della sicurezza e della qualità del servizio offerto nell'ambito del sistema distributivo intermodale e l'aumento della competitività delle regioni del Bacino Mediterraneo, in particolare quelle meridionali, attraverso l'elaborazione di metodologie e strategie unitarie di sviluppo.

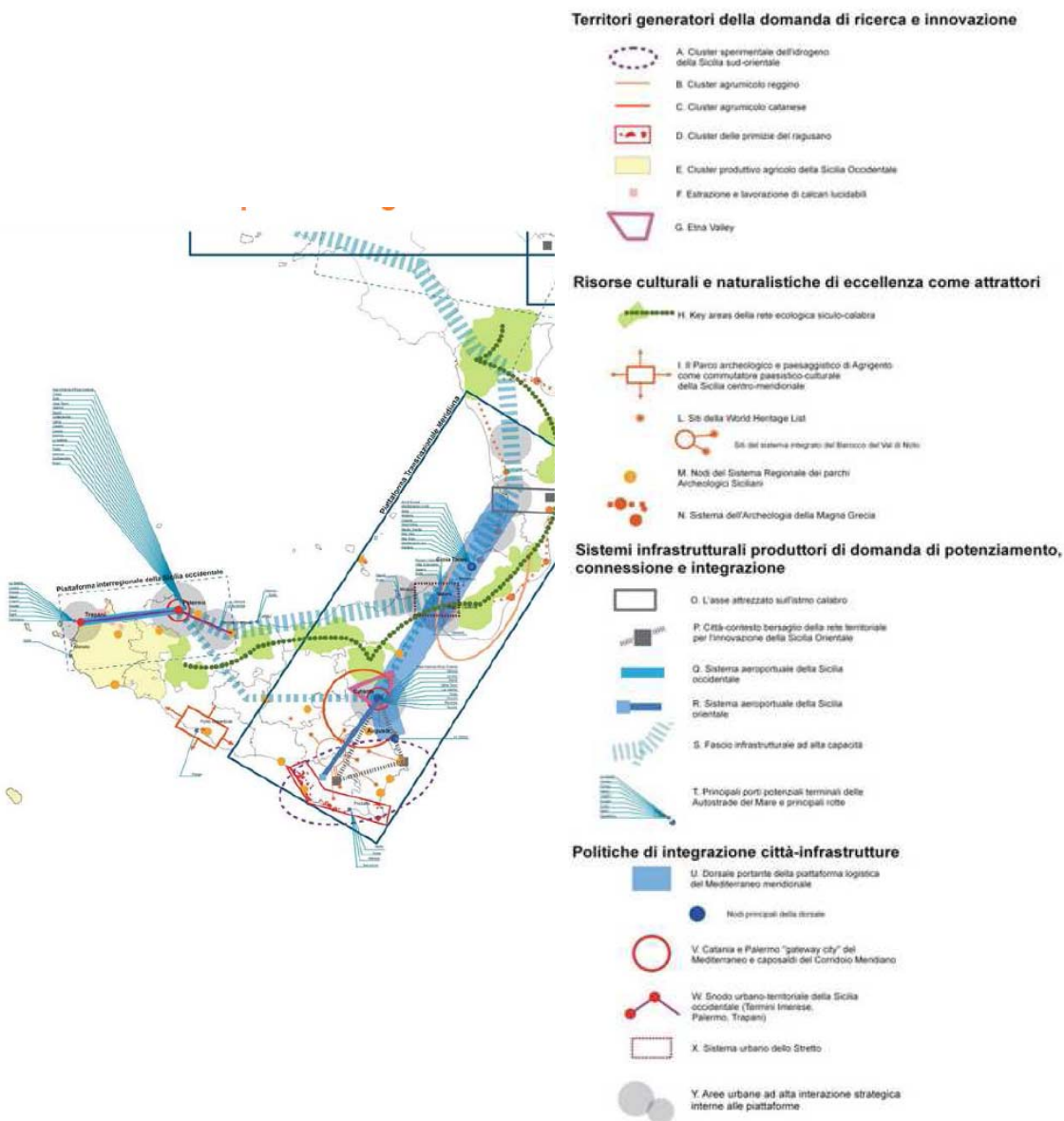
***I PROGETTI PILOTA - IL MODELLO CONFIGURATO DAL PROGETTO S.I.S.TE.M.A.*** Il progetto S.i.s.te.m.a. (Sviluppo Integrato Sistemi territoriali multiazione) è un progetto pilota avviato dal DICOTER (Dipartimento Coordinamento e Sviluppo del Territorio) con il preciso obiettivo di intervenire attraverso azioni multisettoriali in aree interessate da livelli di criticità strutturale e socio-economica, introducendo un sistema di strumenti programmatici e di pianificazione innovativa tra i più utilizzati dei quali, nel territorio regionale si indicano i cosiddetti Piani Strategici o i Piani di mobilità Urbana, finanziati successivamente con i fondi FAS. Il progetto si pone, pertanto, come obiettivo strategico l'attivazione di progetti pilota - Complessità Territoriali” e “Aree sottoutilizzate”- che “rappresentino l'occasione per infondere nuovo impulso allo sviluppo policentrico e reticolare tramite il rafforzamento delle connessioni tra grandi reti infrastrutturali e sistemi di città”. “L'obiettivo strategico è



attuato individuando i sistemi territoriali ed urbani di immediato secondo livello rispetto all'armatura infrastrutturale di rango europeo quali ambiti di efficacia sui quali operare, evitando i rischi di autoreferenzialità e di inefficacia delle azioni programmate.

Il progetto ha avviato una mappatura integrata delle progettualità e delle azioni in essere derivate dalla programmazione comunitaria e dai programmi complessi (urban - stu - piau etc..). Parallelamente è stata condotta, con riferimento all'intero territorio nazionale, un'analisi multicriteria con l'utilizzo di specifici indicatori afferenti a tematiche relative alle: 1. sinergie tra reti infrastrutturali e sistemi territoriali, in termini di dotazione infrastrutturale esistente e programmata; 2. dinamicità dello sviluppo, in termini di competitività complessiva e di sviluppo dei settori legati alla ricerca e innovazione; 3. vivacità amministrativa, in termini di capacità di progettazione e gestione di programmi complessi.

Sono stati così individuati 18 ambiti o sistemi territoriali e per ognuna di esse delle idee programma da attivare con la predisposizione di un sistema di programmi e piani strategici.



ITALIA 2020: LA PIATTAFORMA TRANSNAZIONALE MERIDIANA  
 LO SCENARIO PROATTIVO: GEOCOMUNITÀ, CLUSTER, RETI E TERRITORI URBANI DI SNODO



## **IL RIPOSIZIONAMENTO DELLA PROVINCIA EREA PERFEZIONARE IL MODELLO COMUNITARIO**

In relazione al complesso e articolato scenario di programmi e strategie pensati per l'area mediterranea il Ptp propone un rinnovato posizionamento del ruolo geografico e funzionale della Provincia Erea, coerente quanto più possibile con tali scenari e con l'obiettivo sulle qualità proprie dell'offerta territoriale sostenibile e proponibile. Ciò nella consapevolezza che i valori naturali, i valori sociali, i valori economici e, soprattutto i valori ambientali, dello straordinario tessuto territoriale della provincia ennese, devono condurre la comunità ad orientare le proprie risorse in direzione di una nuova condizione di ritrovata e rinnovata "centralità" territoriale.

La provincia di Enna nasce da politiche dirette, nel bene e nel male, a ricostruire nuovi equilibri di città nella Sicilia e dentro la Sicilia, dettate dalle politiche energetiche del periodo tra le due guerre. Un progetto poi debolmente difeso e non supportato e soprattutto non rinnovato, in seguito, da percorsi e politiche territoriali che includessero questa visione e che andassero nella stessa direzione voluta con l'istituzione della Provincia .

Nelle politiche di sviluppo per il Mezzogiorno del dopoguerra l'orientamento chiaro fu di organizzare un modello industriale lungo gli assi della mobilità marittima e terrestre costiera dell'isola, determinando un' allontanamento di quella visione ed una conseguente inversione di rotta. Il progetto 80, fondato anche sulla infrastrutturazione autostradale avrebbe potuto riannodare le file di una strategia di inclusione delle aree interne, ma senza l'ausilio di politiche di riassetto insediativo ed economico, finì per lasciare solo un segno, quello della A19, che per la provincia di Enna ha rappresentato, si un elemento forte di connessione, ma forse diretto più a col-(legare) Catania e Palermo, senza riflettere su come il segno autostradale potesse contestualizzarsi e in qualche maniera rilanciare gli Erei. In quella idea fu compiuto certo un passo in avanti, ma nel senso di passare da territorio interno *isolato* a territorio *attraversato*, ma destinato rimanere ancora terra di margine.

Ed è questa una storia di incerti passi in avanti e decise frenate a cui fino ad oggi si è assistito. Ne è esempio la vicenda della Nord-Sud, *la strada dei due mari*, spesso sospesa e rilanciata. Ma questa azione di ristrutturazione del percorso storico dei due mari, ormai maturata nella declinazione operativa progettuale e finanziaria, può rappresentare una opportunità più concreta, perchè, a differenza del segno autostradale, nella sua natura di "percorso in superficie" rappresenta da sè non più un segno sovrapposto, ma integrato alle città e contestualizzato nel rispetto delle prerogative del paesaggio Ereo.

Questa opportunità oggi diventa ancora più forte perchè si incontra con altre azioni e altre visioni e opportunità che, se riorganizzate e poste in sintesi, se riannodate in un unico e condiviso progetto di territorio, potranno finalmente rilanciare quella visione degli Erei come centro inclusivo della Sicilia e, oggi, nel contesto mediterraneo, coordinato e condiviso da un modello



europeo che va comunque ridiscusso in alcune sue declinazioni operative. Non più dunque territorio *attraversato*, ma territorio **incluso** nello spazio europeo ed **inclusivo** delle politiche socio-economiche dettate anche nell'ambito del POR 2007/2013.

Ed i segni che ci confortano e dicono che l'opportunità della *strada dei due mari* potrà essere l'occasione giusta del rilancio di questo modello di centralità ritrovata, sono il fatto che allo stesso momento si incontrano azioni, suggestioni e fatti che si indirizzano verso la stessa direzione. Tali sono:

1. Il rilancio della cultura dell'ambiente, e dalla coscienza della sua tutela, vista anche come fonte di sviluppo economico rispetto a cui gli Erei potranno dare un contributo di risorse e di valori inestimabile.
2. Una ritrovata attenzione dei territori costieri verso gli Erei che inverte una tendenza, fin ad ora unilaterale, di riversarsi nella costa e di cercare un *waterfront territoriale*. Oggi questa tendenza diventa bilaterale, non sono solo le popolazionieree a volere includere un territorio segmento di costa, ma anche le comunità costiere delle città messinesi dei Nebrodi occidentali a ricercare un interlocutore *dentro* la Sicilia, che al di là di ingenuè visioni di ridiscutere confini e assetti amministrativi, vedono in Enna un'altra centralità di servizi e di propulsione che esse stesse potranno contribuire a rafforzare.
3. La nascita e il rafforzamento dello sviluppo del polo universitario, che può diventare elemento attrattore rispetto ad un bacino interprovinciale, promuovendosi come centro di rilancio non solo didattico e di attrazione delle popolazioni studentesche, ma anche polo propulsivo di produzione ed eventi culturali.
4. La nascita di iniziative imprenditoriali del settore del "entrainemant" e del turismo ludico, insieme ad una rinascita di una idea più ampia del concetto di Parco e Museo territoriale e di crescita del turismo culturale.

#### **VERSO UN TERRITORIO REGIONALE INCLUSIVO**

Ma alcune contraddizioni emergono e rischiano di interrompere ancora una volta questa visione di centralità nella volontà di rivedere e rilanciare con più forza storica l'idea di **ENNA al centro del mediterraneo**. Elementi detrattori che si individuano nel:

1. L'indebolimento demografico che raggiunge limiti di guardia in diversi casi, anche se condiviso con altre realtà interne del Meridione;
2. incertezza nell'individuazione di politiche di rilancio del patrimonio di attrezzature disponibili quali l'Autodromo di Pergusa. Incertezze che non si indirizzano verso quelle politiche annunciate di rilancio di Enna come centro attrattore di servizi.
3. l'insieme dei programmi regionali delle RFI che tendono a scavalcare Enna dal nuovo passante ferroviario interno e rischiano di produrre altri tracciati da dismettere.



4. la mancanza della cultura della rete di territori non maturata con pienezza ancora nella cognizione programmatica delle municipalità locali.
5. la *Vision* comunitaria, individuata nel modello di potenziamento infrastrutturale offerto in ambito di programmazione strategica e assunta nel documento programmatico ministeriale del “Dicoter”, indirizzato al rilancio delle aree interne del Sud, non appare del tutto comprensiva di tale prospettiva. Nel modello di riferimento dei sistemi territoriali si evidenzia, infatti, un disegno non coerente fino in fondo a tale prospettiva, individuando azioni e priorità che di fatto escludono Enna e il territorio interno degli Erei dalle direttrici contestuali al corridoio Trans-Europeo Berlino-Palermo. Pur individuando un elemento di centralità nella cerniera multimodale della Sicilia centrale, Enna, si pone però in subordine e senza un ruolo definito.

Si richiede quindi la costruzione di un quadro strategico capace di porre in essere quella griglia di usi ed azioni nel territorio, di individuare nuove opportunità da condividere e ricondurre in un'unica direzione, di attrezzare, nella declinazione infrastrutturale, il territorio verso quella *Vision* annunciata precedentemente, e contribuire allo sviluppo di quell'azione politico-programmatica che possa avere la forza di ridiscutere e correggere il tiro di quella strategia dello spazio europeo e dei sistemi territoriali comunitari che vedono ENNA non pienamente riconosciuta nella sua potenzialità.

Così, nell'ambito di uno scenario economico e sociale, ma soprattutto culturale, che non si riconosca solo nei confini ormai limitati nella dimensione regionale o nazionale, ma che si confronti con le nuove condizioni di crescita e di sviluppo dello spazio europeo, il territorio ennese dovrà arricchire la propria capacità d'essere area **riconoscibile e identificabile**, capace, cioè, di essere cerniera attiva nei movimenti e nei flussi delle ricchezze del sistema europeo. Il territorio ennese dovrà dunque attrezzarsi a tesaurizzare le risorse che provengono dalla continua mobilità umana e dall'altrettanto continua mobilità dei beni, attraverso la dotazione di un sistema infrastrutturale capace di captare risorse ed immetterle altre nel grande sistema europeo.

Enna e il territorio Ereo potranno prefigurare le condizioni per un riequilibrio degli assetti anche strutturali, al fine di rispondere alla sempre più urgente domanda di ricchezza economica e culturale dell'attuale quadro socio-economico provinciale.

Gli strumenti finanziari offerti dall'Unione Europea, nell'ambito del POR 2007/2013, dovranno pertanto utilizzarsi per finalizzare la costruzione di un territorio attrezzato lungo gli assi della mobilità regionale, essi stessi elementi del grande sistema plurimodale che attraversa il territorio europeo.

E in questo sistema, dovrà assumere la sfida di essere area con una *doppia* centralità, quella regionale, nella prospettiva di ricoprire un ruolo baricentrico nei flussi commerciali e umani dell'isola, e quella europea, nella misura in cui la comunità continentale si confronta con le energie umane e



culturali che premono dalle Regioni del Mediterraneo. la Provincia degli Erei dovrà, quindi, produrre un doppio sforzo, in questa duplice dimensione.

La sfida alla captazione della mobilità umana e dei beni, non può che passare attraverso scelte d'assetto territoriale che impegnano il **Ptp** a cogliere tali obiettivi. Pertanto, rappresenterà il momento della sintesi di un percorso e di un processo in fieri che va supportato (ed è questa la **Mission** del Piano) da un disegno territoriale che ponga Enna come asse di un **quadrivio di relazioni**, motore di servizi attrattori di energie culturali, scientifiche e produttive, legate soprattutto all'economia della tutela e valorizzazione ambientale e il territorio Ereo come tessuto di un **Brand territoriale** capace di attrarre il turismo alternativo e di complemento a quello tradizionale della fruizione costiera, oltre che a potenziare la propria capacità di produttività della agricoltura, affinando il Brand del IGP biologico.

Nella declinazione operativa, pertanto, il **Ptp** si articolerà in un sistema di **indirizzi** e discipline di **coordinamento** che favoriscano lo sviluppo e gli sforzi politico-programmatici verso dotazioni, servizi e progetti di valorizzazione, articolando e coordinando gli stessi nei due ordini dell'offerta territoriale:

- 1- Il sistema fisico-naturale (la **NATURA** e l'ambiente);
- 2- Il sistema storico-insediativo (la **STORIA** e i processi insediativi umani).

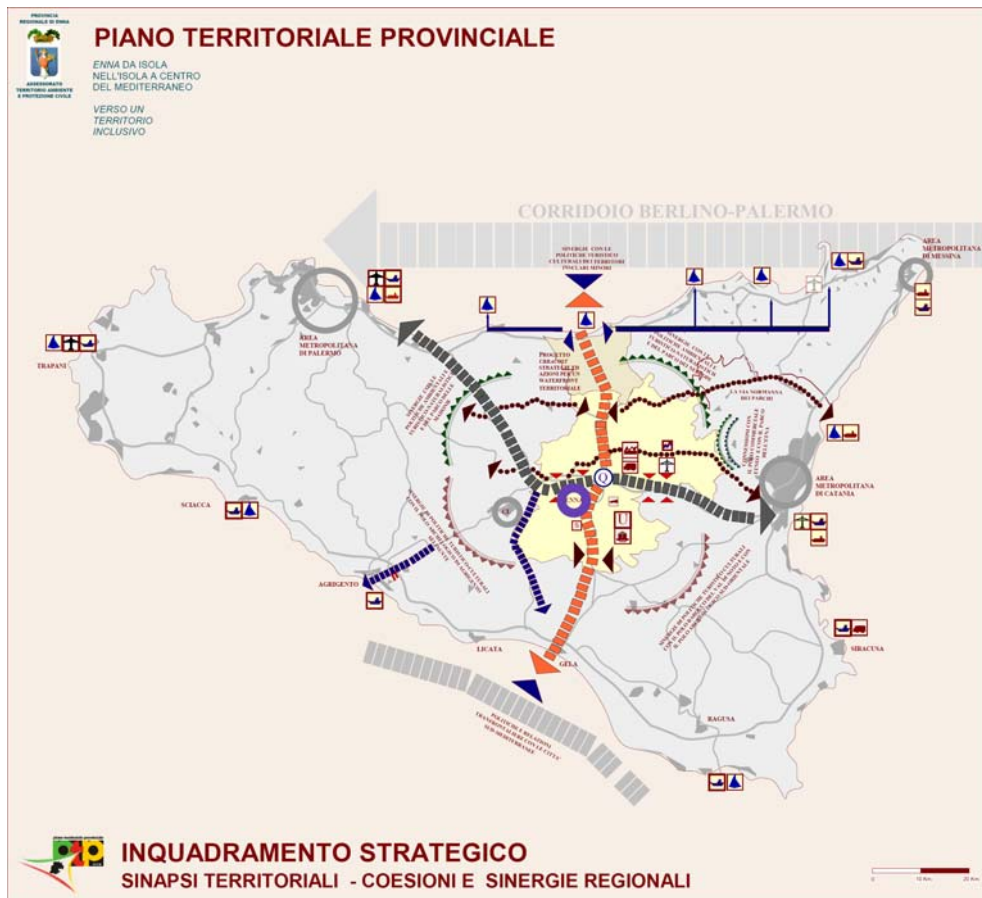
Le azioni di indirizzo e coordinamento del **Ptp** tenderanno, inoltre, a fornire la **struttura** delle tutele e delle salvaguardie ambientali, oltre alle individuazione delle criticità territoriali endogene (di carattere naturale) ed esogene (di carattere prevalentemente antropico), rispetto a cui disciplinare le trasformazioni territoriali e urbanistiche.

Mentre il livello prescrittivo delle azioni del Piano definirà quella trama di potenziamento degli strumenti e delle infrastrutture per rafforzare il disegno di Enna come **CITTÀ DEI SERVIZI CULTURALI** e **CITTÀ DELLA SCIENZA** e gli Erei come **PATRIMONIO AMBIENTALE**, attrattore del turismo culturale nelle declinazioni dell'archeologia, della natura, della storia mineraria, dei laghi, della solidarietà, ed, ancora, nella trama della mobilità, definirà anche una articolata offerta di sistemi e di modalità di spostamento tra essi integrati e coordinati che puntino alla:

- contestualizzazione dei due assi: la **nord-Sud** (la via dei due mari) che avvicini l'infrastruttura alla trama insediativa e favorisca quel processo annunciato dello sbocco a mare, a sud come a nord, e che realizzi nel concreto le indicazioni del progetto **URBACOST** nell'ambito del programma Interreg III; **l'autostrada** con un incremento razionale di svincoli e nodi che favoriscano l'obiettivo di trasformare gli Erei da territorio *attraversato* a territorio **INCLUSO**, anche nella prospettiva comunitaria.
- l'integrazione con il sistema dei percorsi storici interprovinciali, recuperando la stessa radice storica dei passaggi normanni a Nord e dei percorsi della cultura mineraria, innestando un sistema di assi integrati alle trame urbanistiche delle città Eree ed attrezzate nella ricerca di una loro contestualizzazione alla trama culturale e fisica (*la via dei normanni*);



- l'individuazione di un sistema di nodi di scambio con la trama della viabilità dolce, individuata nelle politiche del recupero della ferrovia dismessa e nel riutilizzo e nella valorizzazione dei percorsi trazzerali e rurali ed in altri progetti di stesso taglio tipologico.
- Il sistema relazionale innesca, inoltre, un processo di articolazione di politiche della ricettività di supporto all'offerta turistica, attraverso la individuazione, il censimento e la disciplina d'uso del recupero ricettivo del patrimonio insediativo rurale (le masserie, le aziende, i borghi della cultura rurale e del ventennio).



**RIPOSIZIONAMENTO STRATEGICO DELLA PROVINCIA NEL CONTESTO REGIONALE**



## LE AZIONI DEL PTP

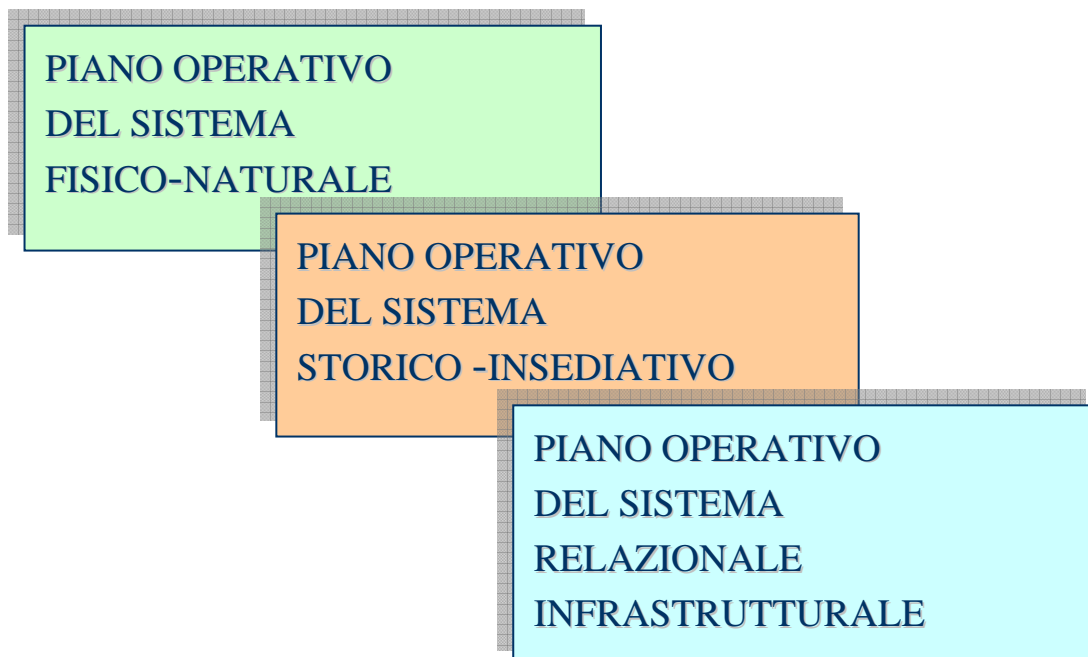
### I SISTEMI STRUTTURANTI DEL PTP

L'articolazione del triplice sistema strutturante dentro cui si articolano gli indirizzi, le azioni e le prescrizioni del **Ptp** definisce, pertanto, i contenuti progettuali che si descrivono nei paragrafi successivi. Pongono la possibilità di interpretare e attivare politiche che hanno, certo, un taglio settoriale, ma che vanno pensate dentro una struttura completa ed integrata di valori e trama territoriale, ciò soprattutto nella consapevolezza che il territorio Ereo è il risultato di una forte contaminazione tra spazio naturale e processi di antropizzazione. Il **Ptp** si è posto, pertanto, il compito di costruire un quadro metodologico dentro cui natura e storia possano essere osservati con la stessa prospettiva progettuale.

In riferimento alle prerogative normative e giuridiche del **Ptp**, così come richiamate nell'introduzione, i sistemi strutturanti del Piano sono interessati da tre **PIANI OPERATIVI** dentro cui si articolano gli Indirizzi, le Azioni di coordinamento e le Prescrizioni. I piani operativi sono rappresentati negli elaborati cartografici, nelle scale 1/25.000 e 1/10.000 e sono supportati dagli strumenti attuativi degli indirizzi e delle prescrizioni, indicati nei **PIANI D'AREA** per le UTI, già richiamati in precedenza, e nei **PROGETTI STRATEGICI**. Questi ultimi sono un complesso di multi-azione e multi-sistema di interventi di tipo trasversale e di interesse prevalentemente territoriale provinciale. La loro redazione ha efficacia immediata. Ricoprono valore strategico anche di tipo infrastrutturale. Sono attuati con un progetto integrato economico-finanziario, urbanistico-architettonico e gestionale-istituzionale, la cui regia è, generalmente, affidata alla Provincia Regionale di Enna.



## L'ARTICOLAZIONE OPERATIVA DEL PTP

**LE POLITICHE PER L'AMBIENTE  
LA QUALITÀ DELLA VITA NEL PAESAGGIO EREO**

Il profilo metodologico del **Ptp** ha consentito, così, di costruire un percorso di configurazioni e scenari di forte suggestione. Uno scenario configurato attraverso il percorso conoscitivo ed il percorso cognitivo sviluppato nel corso delle conferenze di co-pianificazione, avviate successivamente alla definizione del progetto di massima. Il primo può essere individuato nell'accessibilità, dall'esterno, ai punti ed alle zone in cui si orienta e si concentra quel sistema produttivo delle piccole e medie imprese consorziate e, con esso, il centro d'erogazione dei servizi alle imprese.

Il secondo sta, invece, nella costituzione di una rete capillare, coerente con le qualità del paesaggio, capace di porre in relazione le diverse "parti" del sistema agricolo. Ciò al fine di consentire lo sviluppo di un rinnovato modello di produttività agricola e con esso, l'individuazione di un itinerario turistico-culturale che si articoli secondo il modello del turismo rurale e del turismo culturale. Si è, pertanto, "disegnato" un articolato itinerario di siti del paesaggio agrario e siti del paesaggio storico-archeologico, comprendendo, in questi ultimi, i tradizionali punti di richiamo turistici ed il sistema dei borghi rurali e dei centri storici minori.



Ma tutto questo non può che passare attraverso la verifica di sostenibilità di queste azioni sulla struttura fisico-naturale. La struttura fondativa delle strategie del **Ptp** si inquadra, soprattutto, nella ricerca e nella conseguente operatività, di azioni indirizzate a definire il quadro delle tutele, al fine di recepire e coordinare il **Ptp** con le politiche avviate dalla stessa Provincia in ordine alla tutela e salvaguardia del territorio, attivate con l'istituzione della Rete Ecologica Regionale (RES). Il **Ptp** ha pertanto recepito, tra le indicazioni, la declinazione in ambito provinciale della RES, operata nella Rete Ecologica Provinciale (REP) che individua ulteriori siti e coordina il quadro delle azioni in sede provinciale.

Il Piano Operativo del **SISTEMA FISICO-NATURALE** è stato predisposto in ordine alle strategie annunciate nel Progetto di massima, assunte ad individuare alcuni assi strategici di valorizzazione e di condivisione delle azioni di tutela dei valori del paesaggio e della configurazione del patrimonio naturale degli Erei.

Le azioni riguardano sostanzialmente la messa in ordine della struttura della tutela e le verifiche relative al rapporto tra la RES, nell'articolazione dei corridoi ecologici, delle aree SIC e ZPS e delle RNO; la messa in ordine dei valori del paesaggio Ereo. La verifica di sostenibilità normativa e ambientale delle azioni di valorizzazione dello stesso sistema naturale, in riferimento alla propria capacità di sostenere e di reggere il peso antropico derivato e dettato dalle stesse azioni del **Ptp** e dalle politiche urbanistiche locali.

Il **Ptp** indica anche azioni di valorizzazione diretta, attraverso l'individuazione del **PROGETTO STRATEGICO DEI PARCHI NATURALI E DEI LAGHI** e delle **CAMPAGNE EREE** che riguardano politiche e interventi di tutela finalizzata all'accoglimento sostenibile di attività e azioni su elementi identitari del sistema Ereo.

Nella redazione dei Progetti Strategici sono individuati gli usi sostenibili e le modalità di antropizzazione, tutela e valorizzazione di questo patrimonio.

I Progetti Strategici riguardano elementi del sistema fisico-naturale e percorsi di fruizione del paesaggio che si strutturano nel tempo attraverso l'apporto antropico, pertanto sono da intendersi, in realtà, come *progetti trasversali* che attengono anche alle politiche del sistema insediativo-storico e del sistema relazionale.

Nei termini con i quali si fa riferimento alla coerenza con cui le opere di captazione delle acque si sono realizzate nei confronti delle unità fisico-naturali e quindi degli elementi configuranti il sistema paesaggistico, occorre cogliere la possibilità di promuovere e inserire, nel circuito del turismo etnografico ed escursionistico, il sistema dei bacini idrici, ed idrogeologici che rappresentano, nell'ambito del paesaggio fisico-naturale, un'unità fortemente riconoscibile. I laghi artificiali costituiscono un'unità paesaggistica originale nel paesaggio insulare. Così come lo sono, sebbene in un contesto storico molto più sedimentato, le risorse minerarie che creano un paesaggio mineralogico di notevole importanza etnografica.



## LE POLITICHE INSEDIATIVE

### I CENTRI STORICI, LA CAMPAGNA EREA E IL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO TESTIMONIALE

**Le città erede.** Nell'ambito della redazione dei piani d'area, che costituiscono lo strumento per armonizzare politiche di pianificazione locale dei Comuni ed attivare un processo di condivisione di impegni e istanze di carattere socioeconomico e produttivo, il **Ptp** individua un forte impegno al recupero ed alla rigenerazione dei centri storici. Essi rappresentano un formidabile elemento di attrazione non riscontrabile in qualità, in dimensione e numero, in altre parti del territorio siciliano, se non nel Val di Noto. Le città erede costituiscono un marchio di storia urbana diverso e unico, laddove l'elemento attrattore, oltre che ad essere definito dalle architetture dei centri più grandi (PIAZZA ARMERINA, NICOSIA ed ENNA) è costituito dalla formidabile qualità dei tessuti urbanistici a dal loro valore testimoniale di città di fondazione, integrate ai territorio delle città demaniali. Un conflitto storico, tra le due tipologie, che ha prodotto una qualità dell'insediamento di grande interesse. A queste città piccole, ma ricche di testimonianze, occorre ridare un'anima ed una strategia di rinascita e rigenerazione. Il Piano affida questa *Mission*, per giusta competenza, alle politiche di pianificazione e di sviluppo degli enti locali interessati, ma, attraverso i *piani d'area* da redigere come espressione operativa e delegata dal **Ptp**, indica la necessità di armonizzare e coniugare le strategie, secondo i criteri di aggregazione operati e proposti nei capitoli precedenti.

**La campagna erede** Un altro elemento di forte ricchezza testimoniale è riscontrato nel paesaggio rurale ed agricolo e nella modellazione che l'intervento umano ha sedimentato negli anni. Il Progetto Strategico della Campagna Erea che interviene anche sul sistema fisico-naturale, ha lo scopo di individuare la formazione del *Brand* della campagna erede per attivare politiche legate a:

1. Disciplinare le forme di trasformazione ed il carico ulteriore di residenzialità ;
2. organizzare e pianificare le attività ricettive;
3. specializzare attività e funzioni nei borghi storici, al fine di ricondurre una forma di centralità di interessi imprenditoriali eco-sostenibili nella campagna;
4. rafforzare le politiche di coesione e sviluppo agrumicolo.

**Solphopolis: Ecomuseo del territorio provinciale.** La risorsa mineralogica può essere oggetto di un sistema d'interventi coordinati per la realizzazione di un itinerario escursionistico e quindi di un parco ecomuseale con più ambiti



territoriali, all'interno dei quali individuare percorsi escursionistici, punti d'osservazione e ristorazione di dimensioni e tipologie coerenti con le prospettive paesaggistiche, diventando occasione per captare i flussi turistici provenienti dai parchi delle Madonie e dei Nebrodi. Risulta del tutto evidente che l'individuazione di un sistema di parchi va intesa non nella accezione vincolistica d'area naturale protetta e mummificata, ma in quella dinamica del paesaggio storico antropizzato di valore testimoniale.

Il sistema dell'archeologia industriale, rappresentato dall'attività minerarie degli ultimi secoli, vede attualmente nel parco minerario di Floristella-Grottacalda l'unico nodo rappresentativo rispetto ad un'area vasta nella quale si diffondono puntualmente e strategicamente le presenze minerarie dello zolfo e dei sali potassici. Le azioni di Piano devono inserire questa realtà in un sistema di offerte maggiormente articolate che rendano “attivo” il complesso dei segni storico-culturali del quadro antropico e che li integrino all'offerta dei parchi naturalistici.

#### ***La Greenway degli Erei - Restauro e recupero ambientale ed etnografico della ferrovia storica.***

La necessità di intervenire nella memoria storica della comunità passa, senza alcun dubbio, dall'attenzione alle permanenze storiche, rappresentate dai tracciati ferroviari. Lo stato di obsolescenza e di abbandono delle linee ferroviarie, parte delle quali ormai dismesse, altre in programma di dismissione perché ritenute improduttive, richiama il tema del recupero dei tracciati dismessi che sta interessando molta area nell'isola. I programmi dell'ente gestore indicano una graduale opera di alienazione dei beni disposti lungo i tracciati. Tra questi le stazioni rappresentano una risorsa etnografica e culturale di rilievo. Il **Ptp** deve indicare soluzioni concertate con l'Ente gestore al fine di scongiurare il pericolo della demolizione casuale di questi beni. Le soluzioni percorribili si possono finalizzare all'escursionismo turistico dopo averne valutato le utenze captabili e quindi dopo un'attenta valutazione costi-benefici, tramite interventi di riuso funzionale delle stazioni, evitando il rischio di consegnare alla casualità e alla frammentarietà un programma di restauro delle stesse lungo le linee dismesse. Attraverso un'azione di coordinamento, da avviare con un programma cadenzato di conferenze dei servizi, il **Ptp** indicherà le destinazioni e le vocazioni d'uso della ferrovia storica. Per ferrovia storica si intende qui il sistema delle stazioni, delle linee ferroviarie e di quant'altro si distribuisce lungo le linee, comprese le opere d'arte dei rilevati ferroviari.

Al di là dei progetti di dismissione o di ristrutturazione, nel processo di rinnovo tecnologico dell'intera rete ferroviaria, questo patrimonio rimarrà comunque una testimonianza etnografica importante da non disperdere. Il Progetto strategico multi-sistema è incluso all'interno del programma di settore sulla mobilità dolce. Il Piano operativo individua un sistema di percorsi e di siti legati all'escursionismo naturalistico. Una tendenza al riuso ricettivo che comunque è già in atto.



## LE POLITICHE RELAZIONALI ED I SERVIZI UN AFFACCIO A MARE PER GLI EREI COME WATERFRONT TERRITORIALE IL PROGETTO “URBACOST”

Il **Ptp** si pone l’obiettivo di rendere Enna Provincia *inclusa* nel contesto regionale attraverso il riposizionamento delle sue relazioni e delle conseguenti politiche infrastrutturali e dell’offerta dei servizi d’eccellenza.

Il nuovo quadro relazionale è generato, pertanto, da quelle azioni sulle grandi direttrici regionali che consentano ad Enna di essere, non solo *attraversata*, ma *inclusa* nel quadro dello sviluppo regionale. Occorre pertanto contestualizzare le direttrici nord-sud ed est-ovest, individuare il *brand territoriale* e generare occasioni per *rimanere* negli Erei e per consentire di proiettare un Waterfront territoriale nel quadro di una complementarità di relazioni tra entroterra e costa.

Le azioni si declinano, come già indicato, nella contestualizzazione dell’asse nord-Sud (la via dei due mari), che avvicini l’infrastruttura alla trama insediativa, favorisca quel processo annunciato dello sbocco a mare, a sud come a nord, e realizzi nel concreto le indicazioni del progetto **URBACOST**; nel migliorare l’accessibilità autostradale; nell’integrazione con il sistema dei percorsi storici interprovinciali; nel rilancio dell’offerta ricettiva. Il PTP contempla nel proprio assetto strategico le azioni indicate del progetto suddetto, redatto nell’ambito del programma comunitario Interreg III e curato dall’Arta Sicilia in collaborazione con l’Università degli Studi di Palermo – Facoltà di Architettura – Dipartimento Storia e Progetto nell’Architettura. Il progetto URBACOST è promosso da un partenariato internazionale composto dal capofila della Regione Calabria, Dipartimento Presidenza Giunta Regionale e i cui partner sono:

1. *Università della Calabria, Dipartimento di Pianificazione Territoriale di Rende (CS);*
2. *Università La Sapienza di Roma, Dipartimento di Architettura ed Urbanistica per l’Ingegneria;*
3. *Regione Siciliana, Assessorato Territorio e Ambiente, Dipartimento Urbanistica;*
4. *Centro delle Regioni euromediterranee per l’Ambiente CREA-Medregio (Grecia),*
5. *Camara Municipal de Portiamo, Departamento de Educacao, cultura e Desporto (Portogallo);*
6. *Generalitat Valenciana, Conselleria d’Infrastructures i transports, direccion General de Arquitectura (Spagna);*
7. *Ministero della Pianificazione Territoriale e dell’Ambiente (Algeria),*
8. *Ministerio de Planificacion y Desarrollo, Despacho del Ministro (Venezuela).*

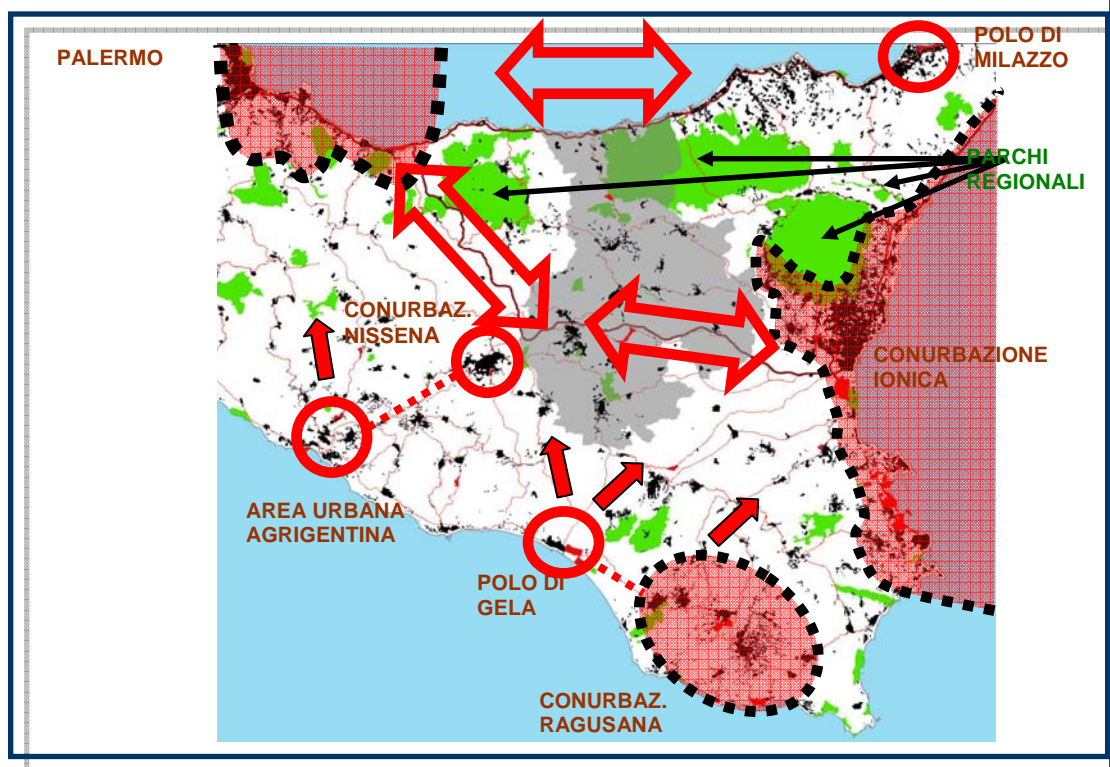
*“Gli ambiti di studio indicati nella proposta formulata dal Comitato scientifico di Urbacost riguardano campi di azione in cui gli obiettivi generali dell’azione di piano si esplicitano nel riequilibrio territoriale tra fasce costiere urbanizzate e naturali o sensibili; tale azione si codifica nell’ambito della Valutazione Ambientale Strategica che comporta l’utilizzo dei criteri delle sostenibilità ambientali (capacità di carico), sociali (Gli obiettivi consistono equità sociale), economiche (riduzione degli sprechi), culturali (radicamento culturale), istituzionali (capacità di gestione).*”



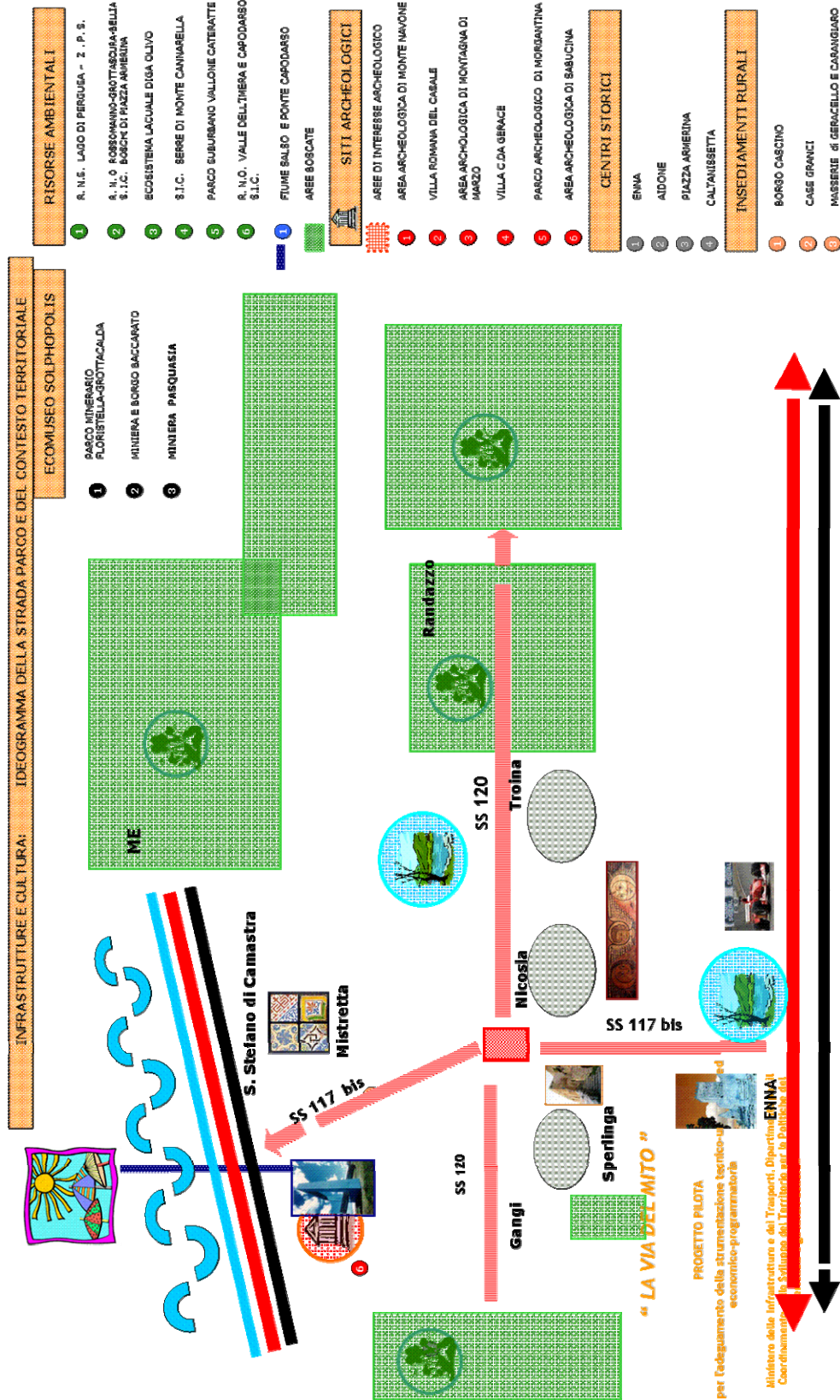
nel raggiungimento di un modello condiviso di pianificazione territoriale come base per la definizione di strategie da implementare in occasioni di finanziamento successive (Fondi Strutturali nel periodo 2007- 2013).

L'area considerata è nel territorio ricompreso tra le province di Messina (Fascia di comuni costieri ad ovest) e di Enna (l'intera provincia).

“L'occasione di Urbacost ha consentito di praticare una modalità di pianificazione strategica che si è articolata in diversi momenti a) momento conoscitivo, b) interazione tra gli attori dello sviluppo locale; c) gestione, controllo e monitoraggio dell'azione progettuale comprendente anche la eventuale rimodulazione, d) istituzionalizzazione dei processi concertativi e fissazione dei benefici ottenuti nei casi positivo variazione dei sistemi di regolazione sociale nel caso emergano fattori o comportamenti di uso del territorio non sostenibili) che hanno consentito la individuazione di interventi e proposte progettuali all'interno di un modello condiviso di pianificazione territoriale come base per la definizione di strategie da implementare in occasioni di finanziamento successive (Fondi Strutturali nel periodo 2007-2013)”.



SINTESI IDEOGRAMMATICA DEL PROGETTO URBACOST NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA INTERREG III <sup>10</sup>



IDEOGRAMMA DEL PROGETTO URBACOST (di Giuseppe C. VITALE)

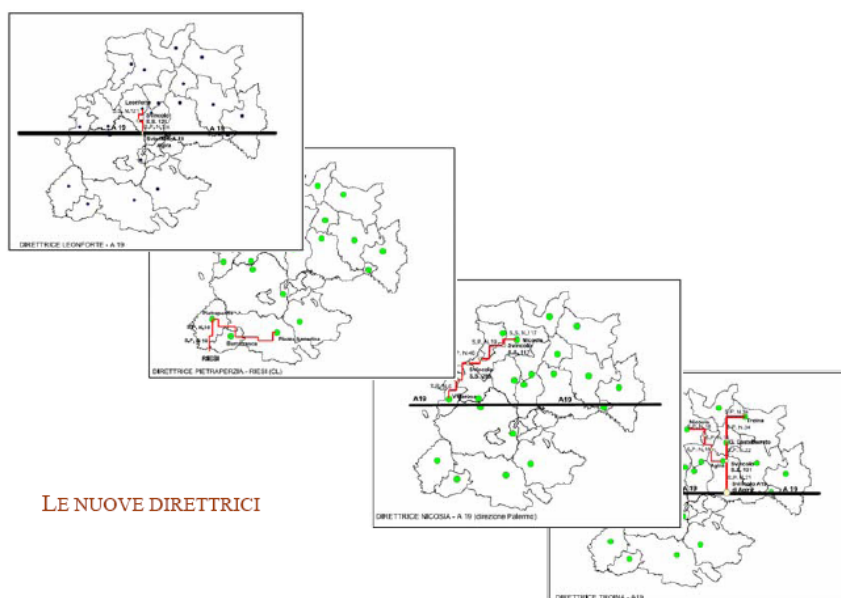


## LE AZIONI INFRASTRUTTURALI DI RILIEVO STRATEGICO

***Il Polo Intermodale del Dittaino dei servizi per l'area industriale del Dittaino e il Parco della Tecnologia.*** Il polo intermodale dei servizi dovrà essere pensato come erogatore di servizi per l'intero sistema produttivo quindi del primario e del secondario. L'opzione risponde a tali prerogative, anche alla luce delle iniziative finanziarie dell'Unione Europea che prevedono per tali iniziative dei canali di spesa preferenziali. Esso va pensato come un sistema di attrezzature con tipologie e aree all'interno delle quali si svilupperanno attività informative e formative, commerciali e promozionali. Le aree da indicare potranno essere molteplici in ragione dell'articolazione distributiva e organizzativa, oltre che tipologica delle attrezzature ivi connesse. Occorre riflettere sulla ipotesi di assegnare, inoltre, anche aree per la ricettività alberghiera all'interno o nelle zone limitrofe all'Area di Sviluppo Industriale del Dittaino.

***Ristrutturazione delle linee della mobilità stradale nelle unità Territoriali della Valle del Troina e della Valle del Salso Settentrionale.*** L'accessibilità alle valli a nord del territorio provinciale si articola lungo i percorsi storici delle vie interne siciliane. I caratteri tipologici e morfologici del sistema meritano un adeguamento strutturale e quindi un sistema d'interventi lungo punti e segmenti degli stessi percorsi.

Gli interventi più forti possono essere individuati nelle zone di attraversamento dei centri urbani cogliendo così il duplice scopo di intervenire nel disegno degli insediamenti a margine dei centri urbani attraversati, ed inoltre migliorare l'attraversabilità degli stessi centri. Il restauro delle linee viarie storiche favorirebbe la penetrazione all'interno del territorio dalle zone della cintura etnea e da quelle dei parchi del versante nord della Sicilia.



***L'anello dei servizi e la scala mobile di Enna Bassa nel contesto dei picchi montuosi della conurbazione ennese.*** L'anello dei servizi per Enna può favorire un'obiettivo di decongestionamento del tessuto urbano storico della



città Capoluogo per avvicinarla, in tal modo, alle comunità dei centri minori. Non tutto il sistema dei servizi deve, comunque e necessariamente, trovare il proprio sito all'interno dell'anello. Occorre soprattutto assicurare alla città storica quella quota di attività del terziario che ne garantisca la vivacità demografica. I servizi direzionali e amministrativi possono senz'altro rimanere nella città storica, mentre le grandi aree per la ricettività, le manifestazioni fieristiche, le grandi aree per la distribuzione commerciale possono allocarsi lungo l'anello e nell'intero territorio.

Si può così individuare quel modello di organizzazione delle aree per servizi sui tre livelli già introdotti precedentemente:

Il primo "dentro" la Città capoluogo, il secondo lungo l'ambito di Enna Bassa e nel proposto anello che può circondare anche il territorio di Calascibetta; un terzo ambito nell'"area vasta" dell'ambito provinciale, in un'ipotesi di opzioni coerenti e vicine a quelle trattate negli altri punti di queste "Linee guida". A complemento di questa azione si inserisce la scala mobile Enna Bassa - Enna Centro Storico.

***L'Aeroporto civile.*** La necessità di affrancare le aree interne dalla condizione di marginalità territoriale, oltre che dal miglioramento delle linee della mobilità di superficie, passa anche attraverso una forte opzione strategica: l'infrastruttura Aeroportuale. La valutazione di impegnare il **Ptp** in questa direzione passa attraverso lo studio di prefattibilità tecnico-progettuale redatto dall'Università Kore di Enna. L'intervento è pertanto posto in essere attraverso il progetto strategico relativo alla realizzazione del nuovo scalo aeroportuale siciliano, localizzato in Provincia di Enna, nel territorio comunale di Centuripe.

***La ferrovia da recuperare come opportunità di relazioni e la mobilità dolce.*** Il **Ptp** individua un doppio sistema di recupero e rifunzionalizzazione del patrimonio ferroviario storico, il primo legato alla mobilità dolce, il secondo al trasporto pubblico, ponendo una serie di soluzioni e risposte operative ai programmi di potenziamento e riconversione del disegno della rete ferroviaria interna regionale:

1. Il patrimonio ferroviario dismesso, ormai traccia storica ed etno-storica degli Erei, rientra nel programma, già in parte finanziato ed attivato, di riconversione in piste ciclabili, in adempimento ed in coerenza con lo studio di fattibilità già predisposto dalla Provincia e finanziato con i fondi Cipe ed ulteriormente implementato con la proposta dell'advisoring di SviluppoItalia. Questo progetto incardinato come Progetto Strategico del **Ptp**, rientra in quella politica di realizzazione e potenziamento della *mobilità dolce*, attuabile attraverso l'apposito programma di settore. Le piste ciclabili si legano ed integrano al resto di percorsi di sentieristica, di livello naturalistico, rientranti all'interno dell'offerta turistica naturalistica ed etno-storica definita ed operata dal Piano Operativo. Un Progetto Strategico con caratteri trasversali multi-sistema, rientrando ad essere: parte del sistema fisico-naturale, come idea di fruizione degli elementi del paesaggio naturale; parte del sistema storico-insediativo, perché espressione della storia degli Erei; e parte del sistema relazionale-infrastrutturale, in quanto elemento di infrastruttura di comunicazione seppur integrata ai caratteri naturali del paesaggio Ereo.



Le azioni sul sistema ferroviario riguardano:

1. Alcune tratte del patrimonio, che rimangono indicate come sentieri di mobilità lenta, ma inseriti all'interno di un sistema di trasporto pubblico. Si indica in particolare la riconversione della tratta della ferrovia storica dismessa di Regalbuto, come possibile linea di trasporto su rotaia *ad alto livello di tecnologia soft* e non inquinante, che colleghi il Parco Tematico di Regalbuto con il sistema dei parchi della corona etnea, tramite un possibile accordo di programma con la Provincia di Catania, da operare all'interno del programma di settore e nell'ambito del Progetto Strategico indicato dal **Ptp**. (*la ferrovia turistica di Regalbuto*)

2. Come già accennato, la RFI ha inserito, nei suoi programmi di ristrutturazione del sistema ferroviario regionale, il ridisegno della linea ad alta velocità Catania-Palermo che attraversa la provincia nel versante nord-est, dando vita ad una nuova tratta tra Catenanuova e Castelbuono. Ciò determina un conseguente e probabile rischio di abbandono dell'attuale tratta che attraversa Enna e Caltanissetta. Il **Ptp** intende ridiscutere questo disegno di variante del tracciato Palermo-Catania, individuando, come elemento di prescrizione il mantenimento della destinazione a linea di comunicazione dell'attuale tratta, prescrivendone il divieto di dismissione e, come indirizzo, il mantenimento in esercizio, rilanciando ed integrando la tratta *Catania-Enna*, ai programmi della RFI.

PROGETTI STRATEGICI DA ATTIVARE CON IL PTP	Ps1	PARCO DEL LAGHI (MULTI-AZIONE)
	Ps2	RETE ETNOSTORICA DEGLI EREI E PARCHI ARCHEOLOGICI (MULTI-AZIONE)
	Ps3	LE CITTÀ EREE (MULTI-AZIONE)
	Ps4	GREENWAY DEGLI EREI (MULTI - AZIONE)
	Ps5	LA CAMPAGNA EREA (MULTI - AZIONE)
	Ps6	ECOMUSEO SOLFHOPOLIS (MULTI- AZIONE)
	Ps7	AUTODROMO DI PERGUSA (PROGETTO UNITARIO)
	Ps8	PARCO TEMATICO DI REGALBUTO (PROGETTO UNITARIO)
	Ps9	AEREOPORTO DELLA SICILIA CENTRALE
	Ps10	UNIVERSITA' KORE: CITTÀ DELLA SCIENZA, DEI GIOVANI E DELL'INNOVAZIONE

non tecnica definitiva

Documents and Settings\Utente\Desktop\ptp enna integrazioni gennaio 2008\2 QPS - QUADRO PROPOSITIVO STRATEGIE\QP- relazione\Qp - relazione non tecnica

Documents and Settings\Utente\Dati applicazioni\Microsoft\Modelli\Normal.dot

REGIONALE DI ENNA – ASSESSORATO TERRITORIO E AMBIENTE

del patrimonio della

te - INTRODUZIONE

nalita' e contenuti del ptp

ti e metodologie adottate pag. 00

legislativo di riferimento pag. 00

o di formazione del PTP pag. 00

caratteri e criticita' d

7 22.01.00

02/2008 19.47.00

one

3 minuti

8 19.48.00

a

rca)

circa)