



Libero Consorzio Comunale di Enna

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

### DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

**“Costruzione di un “percorso lento” per vivere il Cuore Verde della Sicilia, a sostegno del turismo naturalistico e culturale, realizzato attraverso l’interconnessione tra Pergusa/Grottacalda e la ferrovia dismessa Leonforte-Caltagirone nel tratto che collega Floristella con Piazza Armerina”  
La Via del Grano**

C.I.G. 9 3 4 0 9 0 7 8 4 D

C.U.P. G 7 4 F 2 2 0 0 0 4 0 0 0 0 6



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

### Sommario

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1.    | OGGETTO DEL CONCORSO E CONTESTO .....   | 4  |
| 1.1.  | Il territorio del libero Consorzio Comunale di Enna .....   | 5  |
| 2.    | AREA OGGETTO D'INTERVENTO .....   | 7  |
| 2.1.  | Inquadramento generale e individuazione dell'area oggetto di Concorso .....   | 7  |
| 2.2.  | La linea ferroviaria Caltagirone-Dittaino. Inquadramento storico e territoriale .....   | 8  |
| 2.3.  | Le aree da connettere e le principali emergenze archeologiche .....   | 8  |
| 2.4.  | Inquadramento urbanistico .....   | 10 |
| 3.    | OBIETTIVI DEL CONCORSO .....  | 11 |
| 3.1.  | Il Percorso come greenway e infrastruttura da abitare .....   | 11 |
| 3.2.  | Il Percorso come infrastruttura interconnessa al territorio .....   | 12 |
| 3.3.  | Il Percorso come infrastruttura smart per favorire la mobilità elettrica lenta e sostenibile .....  | 12 |
| 3.4.  | Il Percorso come strumento di tutela della linea ferroviaria dismessa .....   | 13 |
| 3.5.  | Il Percorso come strumento di valorizzazione e valutazione delle emergenze archeologiche .....  | 13 |
| 3.6.  | Il Percorso come infrastruttura funzionale .....  | 13 |
| 3.7.  | Il Percorso come sistema di <i>Hub</i> e di tratti pedonali di connessione al territorio .....  | 14 |
| 3.8.  | Il Percorso come infrastruttura per il coinvolgimento e lo sviluppo dell'imprenditoria privata .....  | 14 |
| 3.9.  | Il Percorso come infrastruttura per lo sviluppo del turismo .....   | 14 |
| 3.10. | Il Percorso come infrastruttura sostenibile per la mobilità .....   | 15 |
| 4.    | DEFINIZIONE DI GREENWAY ED ELEMENTI DI PROGETTAZIONE .....  | 15 |
| 4.1.  | Casi studio alla grande scala e casi studio locali .....  | 16 |
| 5.    | I LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE E I RELATIVI TEMPI DI SVOLGIMENTO, IN RAPPORTO ALLA SPECIFICA TIPOLOGIA E ALLA DIMENSIONE DELL'INTERVENTO ..... | 17 |
| 6.    | GLI ELABORATI GRAFICI E DESCRITTIVI DA REDIGERE .....   | 18 |



Libero Consorzio Comunale di Enna

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

|      |  |    |
|------|--|----|
| 6.1. | Primo Grado di concorso.....                               | 18 |
| 6.2. | Secondo grado di concorso.....                             | 18 |
| 7.   | CRITERI DI VALUTAZIONE .....                               | 19 |
| 7.1. | Criteri di valutazione per il primo grado .....            | 19 |
| 7.2. | Criteri di valutazione per il secondo grado.....           | 19 |
| 8.   | I LIMITI FINANZIARI DA RISPETTARE .....                    | 20 |
| 9.   | DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA .....                           | 20 |
| 10.  | IMPORTO LAVORI .....                                       | 20 |
| 11.  | QUADRO LEGISLATIVO E NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO..... | 20 |
| 12.  | DOCUMENTAZIONE DI CONCORSO.....                            | 22 |
| 13.  | LINK CARTOGRAFIA E STRUMENTI URBANISTICI .....             | 22 |



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

### 1. OGGETTO DEL CONCORSO E CONTESTO

L'oggetto del Documento di Indirizzo del Progettazione, redatto ai sensi degli artt. 23 e 24 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., dalla Stazione Appaltante, è il progetto di Costruzione del percorso lento "La via del grano" (d'ora in avanti "Percorso"): un'infrastruttura, a doppio senso di marcia, improntata ai più aggiornati principi della mobilità dolce e sostenibile, per vivere il cuore verde della Sicilia, a sostegno del turismo naturalistico e culturale, realizzata attraverso l'interconnessione tra Pergusa/Grottacalda e la ferrovia dismessa Dittaino-Caltagirone nel tratto che collega Floristella con Piazza Armerina. Il presente Documento di Indirizzo alla progettazione (DIP) descrive lo stato dei luoghi, riporta le informazioni ritenute fondamentali per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PdFTE) nell'ambito di un Concorso di Progettazione a due gradi, fissa gli obiettivi da perseguire attraverso la realizzazione dell'intervento, i requisiti tecnici (sia prescrittivi sia prestazionali), le funzioni che dovranno essere svolte, i fabbisogni e le esigenze da soddisfare. Il Concorso si pone l'obiettivo di attivare processi di rigenerazione e di sostenibilità relativi a un sistema territoriale caratterizzato da rilevanti peculiarità culturali, paesaggistiche e socio-economiche, mediante una struttura di interconnessione capace di inserirsi in un contesto ampio e intrecciato con i numerosi elementi territoriali dell'area centrale della Provincia di Enna. Il Percorso dovrà permettere la valorizzazione di tutti gli asset disponibili e ulteriormente sviluppabili, puntando a garantire al territorio il recupero di un ritardo storico attraverso iniziative progettuali legate ai principi del riuso, della sostenibilità, dell'impatto sull'ambiente e sulla salute.

In una logica di rapporto tra globale e locale, il Percorso dovrà ricoprire una scala più ampia anche secondo la logica di connessione a rete individuata dai progetti delle ciclovie europee e nazionali e seguendo i principi promossi dal Piano regionale della mobilità non motorizzata in Sicilia e dal Piano Territoriale Provinciale di Enna.

Il Percorso si pone inoltre l'obiettivo di recuperare infrastrutture viarie dismesse e abbandonate promuovendo un nuovo tipo di mobilità dolce innovativa ripristinando un tratto dell'antica Regia Trazzera Calascibetta-Barrafranca parzialmente scomparsa, un tratto della S.S. 117 bis, da numerosi anni chiusa al pubblico, un tratto della S.P. n. 88 e una parte della linea ferroviaria dismessa Leonforte-Caltagirone, connettendo la stazione di Floristella a quella di Piazza Armerina per un totale di circa 30 km.

Il Percorso dovrà essere progettato secondo il principio delle *greenway*, ma integrandolo tenendo conto degli ultimi sviluppi della micromobilità sostenibile ed elettrica. La sua realizzazione non rappresenta quindi esclusivamente la prospettiva di una nuova *greenway* e ciclovia in un territorio che necessita di connessioni interne per la fruizione di beni e paesaggi



Libero Consorzio Comunale di Enna

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

straordinari, ma anche uno strumento di più ampio respiro per tutti i visitatori che volessero apprezzare i luoghi e muoversi con mezzi che possano offrire un ulteriore elemento di inclusività per l'utenza debole. Si tratta dunque di un Percorso di mobilità dolce sostenibile ispirato al concetto di *greenway* ma che a questo aggiunge anche le opportunità offerte dai nuovi mezzi sostenibili, favorendo nuovi tipi di mobilità (bici elettriche, microveicoli elettrici ecc.).

Il Percorso andrà pensato come infrastruttura in dialogo con il territorio attraverso soluzioni intermodali che consentano la connessione tra mobilità lenta e veloce, la relazione, anche quale strumento di tutela, con entità culturali, parchi archeologici, minerari e naturalistici, emergenze paesaggistiche, realtà socioeconomiche, imprese e strutture ricettive.

Il Percorso sarà un modo per abitare il paesaggio e dovrà quindi offrire all'utenza servizi essenziali: aree di sosta con sedute, punti acqua, pannelli informativi e tutti i possibili arredi che ne consentano e favoriscano la fruizione. Sarà inoltre strumento di riscoperta delle strade romane, bizantine, musulmane, che attraversavano l'Isola e di valutazione dell'impatto archeologico. Il Percorso dovrà infine essere progettato secondo i migliori criteri di sicurezza e funzionalità descritti nelle linee guida sulla progettazione delle *greenway* americane ed europee.

Enna è un territorio ricco di storia, cultura, beni artistici, di campagne attraversate da colture diverse. Un territorio che ha tutti gli strumenti per prepararsi ad attrarre e accogliere il turismo internazionale, nazionale, di prossimità, anche con nuove modalità di fruizione.

Il progetto oggetto del Concorso ha l'obiettivo di contribuire a valorizzare in modo innovativo tale patrimonio ambientale, culturale, enogastronomico; incoraggiarne lo sviluppo per farne un esempio di attenzione all'ambiente, alla diversità, all'accoglienza; renderlo un riferimento nella fruizione di percorsi e parchi naturali, attraverso soluzioni innovative a basso impatto ambientale ma ad alto impatto sociale.

### 1.1. Il territorio del libero Consorzio Comunale di Enna

Il Libero Consorzio di Enna è strutturato da territori dalle caratteristiche diversificate e compone quello che viene definito dal Piano Territoriale Provinciale "Sistema ereo". Il territorio ennese è infatti caratterizzato dalla presenza dei monti Erei, rilievi di origine calcarea che non raggiungono vette elevate; la cima maggiore è rappresentata dal Monte Altesina (1.192 metri s.l.m.).



Libero Consorzio Comunale di Enna

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

Il territorio è ricco di beni e testimonianze d'arte e archeologiche, come le aree della Rocca di Cerere, la Città e l'area di Morgantina, la Necropoli di Realmese, i Siti archeologici di Centuripe, il Castello di Cerami, la Villa Romana del Casale patrimonio dell'umanità UNESCO, la mansio romana di contrada Runzi, la zona archeologica di Troina, l'Area archeologica di Rossomanno, la Riserva Naturale Speciale Lago di Pergusa, la Riserva Naturale Orientata Rossomanno Grottascura Bellia, il Parco Minerario Grottaalda Floristella, la Villa Zagaria e il Campo di Germoplasma dell'Ulivo, le città interessate dal percorso di Enna, Valguarnera Caropepe, Aidone, Piazza Armerina, il parco archeologico di Rossomanno; o evidenze di grande interesse scientifico come il geosito "Sill Basaltico triassico" di contrada Vignale, nei pressi di Leonforte.

L'area ha rappresentato per lungo tempo uno dei territori di maggiore importanza per l'estrazione dello zolfo, testimoniata dagli numerosi parchi minerari sparsi e abbandonati sul territorio, uno dei più grandi è il Parco minerario di Floristella-Grottaalda. Numerosi sono i laghi che circondano il sistema montuoso caratterizzante il territorio ennese, sei di origine artificiale, Lago di Ancipa, Lago Morello, Lago Nicoletti, Lago di Ogliastro, Lago Olivo, Lago Pozzillo e uno di origine naturale, il Lago Pergusa celebre per la localizzazione del mito, assai diffuso in età greco-romana, del ratto di Proserpina (Kore presso i greci), figlia di Cerere (Demetra) dea della vegetazione e della fecondità. Sei le riserve presenti, la Riserva naturale orientata Rossomanno Grottascura Bellia, la Riserva naturale Monte Capodarso e Valle dell'Imera meridionale, la Riserva naturale speciale lago di Pergusa, Riserva naturale orientata Vallone di piano della Corte, la Riserva naturale orientata Monte Altesina, la Riserva naturale orientata Sambuchetti Campanito. La struttura frastagliata del territorio ne condiziona anche la dimensione ridotta dei nuclei urbani, con il più grande, Enna, di 25.734 abitanti.

Le infrastrutture di collegamento ricalcano la natura morfologica del territorio, strade su rilievi montuosi, tornanti, scavi, grandi rilevati. In gran numero sono i ponti, viadotti, gallerie che segnano i percorsi stradali e ferroviari.

Il paesaggio agrario si caratterizza per la rilevante presenza di seminativi, arboreti, mandorleti, oliveti, ma non mancano vigneti, frutteti, ficodindieti, colture ortive e altre numerose tipologie che arricchiscono la biodiversità del territorio.

Il piano territoriale provinciale del 2008 ha individuato una serie di sistemi distribuiti sul territorio come livelli sovrapposti di strutture ambientali:

- › Il sistema dei laghi e la natura trasformata
- › Il sistema dei parchi archeologici
- › Il parco della conca pergusina e l'autodromo
- › Le masserie e i borghi della campagna enna



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

- › La ferrovia storica: un processo di dismissioni ancora in atto
- › Il patrimonio della cultura mineraria

VEDI ALLEGATO TAVOLA 2

## 2. AREA OGGETTO D'INTERVENTO

### 2.1. Inquadramento generale e individuazione dell'area oggetto di Concorso

L'area oggetto di intervento si colloca nella parte centrale della Sicilia, un territorio caratterizzato da numerose peculiarità archeologiche, ambientali, storiche e paesaggistiche che si vuole interconnettere.

Il Percorso si distribuisce per una lunghezza complessiva di circa 30 km. Da nord verso sud, collega la città di Enna e, in particolare, la Riserva Naturale Speciale Lago di Pergusa con il centro Urbano di Piazza Armerina e l'antica stazione dismessa. Sul territorio comunale di Enna è stato individuato un punto di Inizio/Fine nello slargo antistante l'ingresso dell'Autodromo di Pergusa. Tale punto rappresenta uno spazio fortemente riconoscibile e utilizzato da un'utenza compatibile con quella potenziale del Percorso. Dopo un breve tratto che attraversa il Parco del Lago di Pergusa, si giunge presso l'area retrostante le tribune dell'Autodromo di Pergusa dove si prevede un'area di parcheggio e di interscambio bus/navette di circa 25000 mq. Da questo punto, seguendo un breve sentiero, ci si connette alla strada Regionale 1 e successivamente alla Regia Trazzera Calascibetta Barrafranca, che completerà il primo tratto della lunghezza di 5,65 km (tratto 1). A circa metà tragitto si incontra la Villa Zagaria e il Campo di Germoplasma dell'ulivo. Intercettata la regia trazzera, il sedime è percepibile per circa metà della sua lunghezza, poi scompare. Il secondo tratto segue una parte della SS 117 bis chiusa al traffico da numerosi anni, intercetta il bivio Ramata sino a raggiungere la strada provinciale n. 88 che conduce al pozzo Mezzena, per una lunghezza complessiva di 5,30 km (tratto 2). Da questo punto si dirama un percorso che si connette, verso nord, al Parco Minerario Floristella Grottacalda di 2,20 km (tratto 3) e al suo sistema di sentieri sino all'ex stazione ferroviaria di Floristella, mentre verso sud si prosegue sulla ss. 117bis, sino in contrada Furma, per una lunghezza di 3,73 km (tratto 2.1). Un brevissimo percorso sulla strada regionale 8 Ballatella Vallagrande Ballatella consente la connessione alla tratta ferroviaria dismessa Caltagirone-Dittaino per una lunghezza di 8.50 km (tratto 4). Verso sud, costeggiando la Riserva Naturale Orientata Rossomanno Grottafucina Bellia, s'incontrano una successione di gallerie e viadotti di breve lunghezza, seguendo un sedime lungamente riconoscibile per quasi tutta la tratta. Lungo questo percorso, inoltre, si incontrano la stazione ferroviaria di Ronza e alcuni caselli. In prossimità del tessuto urbano di Piazza Armerina il sedime della ex linea ferroviaria scompare nuovamente. Il tragitto previsto si sviluppa seguendo alcuni percorsi paralleli alla Via Conte Ruggero



Libero Consorzio Comunale di Enna

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

per poi immettersi sulla Contrada S. Sansone e Via G. Gaeta, sino all'antica stazione di Piazza Armerina, collocata nel centro urbano, per una lunghezza di 3.71 km (tratto 5).

### VEDI ALLEGATO TAVOLA 4

#### 2.2. La linea ferroviaria Caltagirone-Dittaino. Inquadramento storico e territoriale<sup>1</sup>

Il percorso lineare che intercetta e segue parzialmente la ferrovia dismessa che da Caltagirone giunge sino a Dittaino si compone di una singola ex linea ferrata.

La ferrovia Dittaino–Piazza Armerina–Caltagirone, a scartamento ridotto della Sicilia, di lunghezza 71,148 km, aperta tra il 1912-1930 e chiusa tra 1965-1971, con fermate Dittaino, Mulinello, Valguarnera, Floristella, Grottacalda, Ronza, Bellia-Aidone, Piazza Armerina, Leano, Rasalgone, Gallinica, Mirabella Imbaccari, S. Michele di Ganzaria, Salvatorello, Cappuccini, Caltagirone.

Il percorso ferroviario venne realizzato sulla base del forte sviluppo industriale minerario che aveva investito il territorio già dalla fine del XIX secolo.

La linea Caltagirone-Dittaino era provvista di due tratti a cremagliera per complessivi 4,448 km: dal km 8,857 al km 11,991 e dal km 12,424 al km 13,738. Vi erano case cantoniere doppie, case cantoniere semplici, garette.

Numerose sono le strade provinciali e le regie trazzere che si interconnettono con il tragitto, nonché alcune strade statali e l'autostrada nei pressi dell'abbandonata stazione di Dittaino. Nel medesimo luogo si incrocia anche l'unica linea ferroviaria attualmente presente, che da Catania conduce a Palermo. (Fonte: *Piano Territoriale Provinciale del Libero Consorzio Comunale di Enna*).

#### 2.3. Le aree da connettere e le principali emergenze archeologiche<sup>2</sup>

- › **Riserva Naturale Speciale Lago di Pergusa**

---

<sup>1</sup> Fonti: Piano Territoriale Provinciale del Libero Consorzio Comunale di Enna

<sup>2</sup> Fonti: Cartarassa S., *La pianificazione delle aree protette*, in *Urbanistica Quaderni*, n. XV, 2009  
Regione Sicilia, *Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale*, Regione Sicilia, 1996  
Valbruzzi F., *Il sistema insediativo antico e i beni archeologici*, in *Urbanistica Quaderni*, n. XV, 2009  
<http://www.enteparcofloristella.it/>  
<https://www.villaromanadelcasale.it/>



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

Istituita con legge regionale n. 71/95 tutela l'ambiente lacustre di origine tettonica. La riserva ospita una ricchissima varietà di avifauna ed un'importante area di sosta umida per gli uccelli attratti dalla fitta vegetazione ripariale che circonda il lago. La riserva ha un'estensione complessiva di 402,5 ettari ed è ricompresa all'interno del SIC-ZPS Ita.

› **Riserva Naturale Orientata Rossomanno Grottascura Bellia e area archeologica Rossomano**

Istituita con Da n.84/44 del 18 aprile 2000 per la conservazione e tutela di un antico rimboscimento a conifera. È ricompresa all'interno dei SIC ITA060010 vallone Rossomanno e ITA060012 boschi di Piazza Armerina. È estesa 1975,11 ettari e interessa i territori comunali di Enna, Aidone e Piazza Armerina. L'ente gestore è l'Azienda regionale delle foreste demaniali. l'area archeologica di Rossomanno si compone di un vasto sistema di fortificazioni che si innestano sulle colline di Monte Rossomanno le cui caratteristiche orografiche hanno permesso lo sviluppo, fin dalla preistoria, di diverse comunità che usufruendo del complesso sistema collinare caratterizzato da versanti scoscesi ha reso l'area naturalmente difesa.

› **Parco Minerario di Floristella Grottaalda**

Il parco minerario di Floristella-Grottaalda si estende su una vasta area situata tra i centri urbani di Enna, Piazza Armerina, Valguarnera Caropepe e Aidone. È uno dei più importanti esempi di archeologia industriale del Mezzogiorno ed è gestito dall'omonimo ente parco, istituito con legge della Regione siciliana nel 1991 n°17 (art.6). L'area di 400 ettari è sottoposta ai vincoli di tutela ambientale. L'attività estrattiva dello zolfo è documentata dalla fine del 1700 al 1986, anno in cui nell'area mineraria cessò definitivamente ogni attività legata alla produzione zolfifera.

› **Area Archeologica di Morgantina**

L'area archeologica di Morgantina comprende un'antica città sicula e greca ricadente nel territorio di Aidone. La sua scoperta, nell'autunno del 1955, ha permesso inoltre, di rinvenire importanti reperti archeologici come la Dea di Morgantina (talora erroneamente chiamata "Venere"), attualmente custodita presso il museo archeologico di Aidone e il Tesoro di Morgantina. La città si dispone su un ondulato pianoro seguendo un impianto ippodameo. Al centro dell'impianto gli edifici di carattere pubblico quali il teatro, il Santuario di Demetra e Persefone e l'*ekklesiasteron* ancora perfettamente leggibili.

› **Villa Romana del Casale**

La Villa del Casale, vicino a Piazza Armerina nella Sicilia centro-meridionale, è probabilmente una delle ville romane meglio conservate e conosciute, simbolo della forma della villa che si sviluppò durante il tardo impero (IV e V secolo d.C.). La villa custodisce una delle più importanti raccolte di pavimenti musivi tardo romani nel



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

Mediterraneo, con la sua fase più notevole all'inizio del IV secolo. La struttura romana, di epoca tardo imperiale, per la sua eccezionale ricchezza di elementi architettonici e decorativi, è divenuta oggetto di particolare rilievo all'interno del programma di salvaguardia e valorizzazione del patrimonio culturale della Regione Siciliana. La gestione della Villa, tutelata dall'UNESCO e inserita nella *World Heritage List* dal 1997, è affidata al Parco archeologico di Morgantina e della Villa romana del Casale di Piazza Armerina, Istituto dell'Amministrazione regionale dei Beni Culturali.

› **Cozzo Matrice (Pergusa – Enna)**

Collina a nord del Lago di Pergusa, dove è stato portato alla luce un insediamento preistorico del III e II millennio a.C. e un abitato indigeno ellenizzato (VI-V secolo a.C.). Tra le scoperte, Cozzo Matrice è caratterizzato, archeologicamente, dalla presenza di aree sacre dedicate al culto di Demetra e Kore.

› **Contrada Marcato (Valguarnera Caropepe)**

Due campagne di scavo, all'inizio e alla fine degli anni 90, portarono alla luce resti di un villaggio tardo neolitico, un villaggio di cultura castellucciana delle prime fasi del bronzo antico, resti di un abitato di epoca romana. Sono emerse evidenze ellenistiche e tardo romane, bizantine, islamiche e normanne. Sulla cresta rocciosa sono ancora visibili tombe a grotticella artificiale probabilmente di prima età protostorica.

› **Contrada Ciaramito (Assoro)**

Le testimonianze locali ci informano della presenza di materiali pre-protostorici associati ad una cospicua attestazione di industria litica. Le testimonianze hanno fatto ipotizzare che nelle vicinanze ci sia la presenza di una villa rustica romana e altre strutture viarie. Altre informazioni ci indicano la presenza di materiali di età greco-arcaica.

› **Cozzo Stella (Enna)**

Identificato nel P.T.P.R. come un insediamento di età greco-arcaica e greco-ellenistica. Probabilmente sono presenti anche alcune opere di difesa.

### VEDI TAVOLA 4 E TAVOLE STRALCI ALLEGATE

#### 2.4. Inquadramento urbanistico

Per l'inquadramento urbanistico del progetto oggetto del presente Concorso, si faccia anche riferimento al "Piano della mobilità non motorizzata in Sicilia" per la realizzazione di una rete regionale di mobilità alternativa di trasporto a basso o



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

nullo impatto ambientale (mobilità dolce) con l'utilizzazione prioritaria dei sedimi delle linee ferroviarie dismesse e di altra viabilità minore o secondaria, adottato con l'articolo 1 del GURS Parte I n. 28 del 6 giugno 2005, che offre anche una definizione di *greenway*, evidenziando anche i vantaggi e gli svantaggi del riutilizzo dei percorsi ferroviari in disuso. Per tale ragione, il Piano citato propone il riuso delle linee ferroviarie in una dimensione più ampia, che integri ulteriori infrastrutture e che consideri la realizzazione di nuove infrastrutture qualora non fosse possibile riutilizzare le preesistenti. Per l'inquadramento urbanistico del progetto oggetto del presente Concorso, si faccia riferimento inoltre al Progetto definitivo del Piano Territoriale Provinciale, Provincia Regionale di Enna – VIII Settore Ambiente Territorio e Protezione Civile, G.U.R.S. – Parte II e III - n. 21 del 23 maggio 2008, che individua all'interno delle azioni infrastrutturali di rilievo strategico anche la ferrovia da recuperare come opportunità di relazioni e la mobilità dolce.

### 3. OBIETTIVI DEL CONCORSO

#### 3.1. Il Percorso come *greenway* e infrastruttura da abitare

Accogliendo il concetto di *greenway*, si definisce il Percorso come un sistema relazionale complesso, multipotenziale, non un semplice luogo di collegamento tra due punti del territorio, ma uno spazio fruibile e abitabile, che permetta di valorizzare il territorio che offre la Sicilia interna. Un'infrastruttura che deve rispondere a specifiche esigenze funzionali, quali criteri dimensionali adeguati, sicurezza, visibilità, comfort, accessibilità, multifunzionalità, manutenibilità. Obiettivo di questo concorso è anche quello di individuare le soluzioni tecniche e progettuali in grado di favorire la percorribilità da parte della maggior varietà di sistemi di trasporto compatibili, specificandone le tipologie, nel rispetto delle normative presenti, e in grado di rispettare gli standard delle *best practice* più evolute in tema di *greenway*.

In una logica di fruibilità si propone di individuare tutte le soluzioni tecniche e architettoniche che possono favorire l'utilizzo del Percorso lungo tutta la sua lunghezza, attraverso l'adeguato collocamento di arredi rurali che possano rappresentare soluzioni di necessità e di comfort per l'utenza. Lungo il tragitto dovranno essere previsti, a mero titolo di esempio: punti acqua, parcheggi per biciclette, aree noleggio, aree ricarica mezzi elettrici, depositi temporanei per oggetti, attrezzature per pranzare, strutture per l'accoglienza, per lo svago, per il relax. Tali elementi dovranno essere immaginati in relazione con le emergenze territoriali presenti nel Percorso, funzionali alle esigenze dell'utenza e di facile manutenibilità. Particolare attenzione dovrà essere rivolta al posizionamento degli elementi di arredo, di modo da garantire un'equilibrata distribuzione lungo tutto il Percorso e favorire anche la socializzazione.



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

Obiettivo del presente concorso è rafforzare ed enfatizzare il rapporto con il territorio. Il Percorso dovrà essere pensato e disegnato come un corridoio in grado di connettere i beni culturali, naturalistici e ambientali individuando sistemi e soluzioni progettuali in grado di rafforzare tali connessioni.

Si ricercano soluzioni tecniche innovative capaci di integrarsi compatibilmente ed ecologicamente con il territorio e una progettazione consapevole delle essenze naturali da integrare nel Percorso, che devono consentire la migliore integrazione con il contesto naturale in cui si colloca. Le soluzioni proposte dovranno inoltre essere durevoli nel tempo e facilmente manutenibili anche attraverso strategie che ne riducano al massimo i costi.

### 3.2. Il Percorso come infrastruttura interconnessa al territorio

Il concetto di Percorso interconnesso ai beni territoriali prevede la sua strutturazione quale spina dorsale del territorio. Il Percorso dovrà dunque permettere la comunicazione tra i molteplici sistemi individuati dal Piano Territoriale Provinciale e la generazione di nuovi flussi di utenza verso i beni tra loro connessi. Pertanto, sarà fondamentale l'individuazione attenta e la successiva progettazione dei nodi di connessione tra i beni, per garantire sicurezza e informazione, per rendere evidente e immediatamente percepibili gli elementi che si connettono con il Percorso.

Vanno determinate le soluzioni tecniche, paesaggistiche e architettoniche che possano favorire la fruizione dei beni culturali e ambientali del territorio. Presupposto per la buona riuscita del progetto è l'interconnessione dalla scala locale del singolo bene a quella globale della regione della quale il Percorso è lo strumento di collegamento. In tal senso, obiettivo del Concorso è anche l'individuazione di strategie volte a favorire il trasporto intermodale in grado di connettere mobilità lenta e veloce per ricollocare i beni e il Percorso a una scala più ampia e interrelata a tutto l'insieme dei beni territoriali della regione. Alla scala locale sarà invece necessario individuare strategie volte a favorire lo sviluppo del tessuto connettivo, sociale, economico, associazionistico in modo che esso possa essere riconosciuto dalla collettività e valorizzato anche dagli enti, dalle associazioni e dalle imprese private.

### 3.3. Il Percorso come infrastruttura smart per favorire la mobilità elettrica lenta e sostenibile

Il Percorso dovrà essere pensato e progettato quale infrastruttura *smart* comprendente pannelli digitali informativi e interattivi, che consentano all'utenza una partecipazione attiva.

Un elemento fondamentale per la sicurezza e la funzionalità del Percorso è quello del suo monitoraggio. Esso può essere effettuato attraverso soluzioni intelligenti e dalla stessa utenza attraverso specifiche piattaforme che consentano di inviare segnalazioni. Si richiedono inoltre soluzioni progettuali che favoriscano l'uso della mobilità elettrica lenta sia come strumento



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

per affrontare il percorso sia come strumento per raggiungerlo, mediante idee per un ripensamento dell'intermodalità. Sarà necessario, inoltre, individuare aree tecniche per la sosta, la ricarica e la manutenzione dei mezzi elettrici, considerando l'infrastruttura e il contesto ambientale in cui si colloca

### 3.4. Il Percorso come strumento di tutela della linea ferroviaria dismessa

Le linee ferroviarie dismesse possono produrre valori inediti di utilità e fruizione per l'utenza.

Il Percorso recupera tracciati già esistenti per generare il minor impatto ambientale possibile e per riqualificare quei beni che possono essere definiti come archeologia industriale. Si ricercano dunque proposte e soluzioni progettuali che possano valorizzare il bene archeologico industriale attraverso una lettura critica e consapevole del sistema connettivo costituito dalle infrastrutture ferroviarie dismesse come i ponti, i viadotti, le gallerie.

### 3.5. Il Percorso come strumento di valorizzazione e valutazione delle emergenze archeologiche

I siti archeologici interessati dal Percorso si trovano in un'area teatro delle più antiche frequentazioni preistoriche, classiche e tardo – medievali della Sicilia.

L'area di intervento montuosa entro cui ricade il progetto, per le dinamiche note per questa tipologia di siti dell'area Sud-Est dell'ennese, essendo inserita in un ambito complesso di strade che garantivano la comunicazione tra l'entroterra e le coste, e sede d'insediamenti sparsi fino a età romana e medievale, rende la zona oggetto dei lavori area di possibili rinvenimenti sia in fatto di reperti antropici sia di strutture antiche.

In particolare, il Percorso segue un lungo tratto della viabilità medievale, dall'innesto sulla SS117bis proseguendo poi lungo altri tracciati secondari, che hanno segnato il territorio sin dall'età più antica. Obiettivo del concorso è quello di individuare le soluzioni progettuali e connessioni per la valorizzazione del territorio storico-archeologico tra cui idonea segnaletica continuativa, che completi quella già presente per la sentieristica integrativa a quella naturalistica.

### 3.6. Il Percorso come infrastruttura funzionale

Obiettivo del concorso è individuare le migliori soluzioni per il ripristino del sedime delle regie trazzere, del sedime ferroviario e la creazione di un nuovo sedime dove non sia presente, rispettando le buone pratiche di progettazione e seguendo le migliori modalità per ripristinarlo nella sua maggiore dimensione possibile, integrandolo al contesto ambientale del Percorso. Sarà inoltre necessario includere all'interno del progetto interventi come la pulizia, il ripristino del sedime, l'individuazione di una strategia per lo smaltimento dei rifiuti e il consolidamento, il ripristino e la nuova progettazione delle opere necessarie al funzionamento del Percorso.



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

Dovranno anche essere individuate le migliori soluzioni per la sicurezza dell'utenza, attraverso l'accurata progettazione dello smaltimento delle acque piovane, l'inserimento di barriere, segnaletica, illuminazione delle gallerie e di tutti quegli elementi e attrezzature che possano garantire un efficiente, sicuro e confortevole utilizzo del Percorso.

Tra gli obiettivi del Concorso vi è inoltre quello di individuare le soluzioni progettuali che meglio si integrino nel paesaggio in termini di compatibilità e valorizzazione. Il progetto dovrà essere redatto considerando, coerentemente con la visione complessiva, la sua sostenibilità economica. Pertanto, si richiede che tutte le scelte progettuali, includenti anche gli aspetti della comunicazione, siano sottoposte a verifica nell'ambito dello studio di fattibilità.

### 3.7. Il Percorso come sistema di *Hub* e di tratti pedonali di connessione al territorio

Nel progettare l'interconnessione tra il Percorso e tutto il sistema territoriale dalla piccola alla grande scala, sarà necessario dedicare particolare attenzione alle strategie di collegamento con l'infrastruttura. Si ricercano pertanto soluzioni progettuali che favoriscano la connessione sia attraverso *Hub* di collegamento tra inizio e fine percorso, pensati come nodi di interscambio modali, sia durante il tragitto, attraverso una specifica caratterizzazione dei tratti pedonali che dal Percorso collegano le emergenze territoriali.

### 3.8. Il Percorso come infrastruttura per il coinvolgimento e lo sviluppo dell'imprenditoria privata

Il coinvolgimento dell'imprenditoria privata e del tessuto sociale in generale è ritenuto come un aspetto fondamentale per la riuscita del progetto. Il Percorso attraversa un territorio in cui sono presenti numerose realtà produttive, un consolidato sistema ricettivo e molteplici attività di ristorazione e svago, imprese agricole e commerciali.

Si ricercano soluzioni progettuali di integrazione con le strutture esistenti e di stimolo per lo sviluppo di ulteriori realtà socioeconomiche.

### 3.9. Il Percorso come infrastruttura per lo sviluppo del turismo

Il Percorso attraversa un territorio molto interessante per il *target* turistico e non solo. Ricerchiamo soluzioni che tengano conto di nuove modalità di fruizione come l'*undertourism* (il turismo in destinazioni alternative e affascinanti, vacanze in luoghi poco noti e affollati, ma ricchi di testimonianze storiche, artistiche, sociali) e contribuiscano al contrasto della stagionalizzazione, proponendo possibilità per l'allungamento del soggiorno e offrendo soluzioni interessanti anche per quelle categorie di lavoratori che operano in *smart working* (*trend* evidenziato pure dal recente fenomeno del *south working*).



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

### 3.10. Il Percorso come infrastruttura sostenibile per la mobilità

L'impatto della mobilità sul territorio è molto elevato. L'individuazione di soluzioni di mobilità lenta rappresenta un elemento strategico in grado di fornire all'utenza alternative a basso impatto.

Il progetto dovrà proporre anche soluzioni guidate dalla considerazione degli aspetti energetici e da obiettivi di sostenibilità ambientale che stimolino i processi di intermodalità, uso dei trasporti pubblici e interscambio tra essi.

VEDI ALLEGATO TAVOLA 3

## 4. DEFINIZIONE DI GREENWAY ED ELEMENTI DI PROGETTAZIONE

Il presente Concorso è improntato ma non solo alle *best practice* di progettazione delle *greenway* (si veda "Oggetto del concorso e contesto").

Questo capitolo offre pertanto, a titolo di esempio, alcune consolidate indicazioni concettuali e di strutturazione delle *greenway*<sup>3</sup>.

La categoria progettuale delle *greenway* nasce negli anni Ottanta del XX secolo nel Nord America e diventa un concetto rilevante per la progettazione del paesaggio. A differenza di un semplice percorso ciclopedonale che unisce due località, la *greenway* è una struttura complessa e interconnessa con gli elementi e le emergenze territoriali. Esse si compongono di:

- › Percorsi ecologici, cioè gli elementi lineari che costituiscono i percorsi
- › Nodi, cioè gli spazi di intersezione dei percorsi con le emergenze territoriali e le altre tipologie di percorsi interconnessi
- › Punti, cioè le emergenze territoriali coinvolte

Le *greenway* si configurano come sistemi lineari caratterizzati dal sistema naturale, che riutilizzando infrastrutture dismesse o obsolete mirano a un doppio obiettivo: la tutela e la valorizzazione delle risorse paesaggistiche.

---

<sup>3</sup> Fonti: <http://www.greenways.it/>



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

In ambito europeo un importante contributo è stato prodotto dalla *European Greenways Association* fondata in Belgio nel 1998. Fondamentali sono in tal senso la dichiarazione di Lille del 2000 e la dichiarazione di Madrid del 2010.

Viene contestualmente pubblicato il *The European Greenways good practice guide*, che definisce il ruolo delle *greenway*, gli attori, le associazioni presenti, le caratteristiche e numerosi casi studio di esempi già realizzati.

L'Associazione Italiana *Greenways* onlus costituita nel 1998, membro dell'*European Greenways Association*, interpreta la *greenway* come:

“Un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale. Percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali.”

E illustra i principi che devono caratterizzare una *greenway*:

- › Sicurezza, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;
- › Accessibilità, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani, ecc.);
- › Circolazione dolce, legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti
- › Multiutenza, le *greenway* sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti
- › Recupero di infrastrutture e strutture
- › Integrazione con l'ambiente naturale

### 4.1. Casi studio alla grande scala e casi studio locali

EuroVelo è una rete di piste ciclabili a lunga percorrenza che collegano il continente europeo<sup>4</sup>. (Fonte:

<https://en.eurovelo.com/>)

Bicitalia si occupa della promozione della ciclabilità in tutti i suoi aspetti, quale elemento della mobilità sostenibile urbana ed extraurbana, ed ha elaborato la proposta di rete ciclabile nazionale BICITALIA<sup>5</sup>.

---

4 Fonti: <https://en.eurovelo.com/>



Libero Consorzio Comunale di Enna

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

Nel 2019 è stato pubblicato da RFI l'Atlante delle Greenways su Linee Fs. Dal disuso al riuso a cura di Ilaria Maggiorotti. Il volume affronta il tema delle ferrovie dismesse ed è attinente con i temi proposti dalle suddette linee di indirizzo<sup>6</sup>.

### 5. I LIVELLI DELLA PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE E I RELATIVI TEMPI DI SVOLGIMENTO, IN RAPPORTO ALLA SPECIFICA TIPOLOGIA E ALLA DIMENSIONE DELL'INTERVENTO

Con la procedura concorsuale aperta a due gradi, di cui agli artt. 152 e segg. del D.Lgs. 50/2016, il Libero Consorzio del Comune di Enna intende assicurarsi un progetto in grado di attivare dei processi rigenerativi e sostenibili nei confronti di un sistema territoriale caratterizzato da peculiarità culturali, paesaggistiche e socioeconomiche di rilievo, mediante una struttura di interconnessione verde.

Il Concorso ha l'obiettivo di acquisire il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica del Percorso individuato dal presente documento di indirizzo alla progettazione e di affidare al vincitore la successiva fase della progettazione definitiva.

Nel primo grado del concorso i concorrenti dovranno elaborare una proposta ideativa che, nel rispetto dei costi, del Programma di Concorso e delle prestazioni richieste, permetta alla Commissione Giudicatrice di scegliere, secondo i criteri di valutazione di cui al punto 7.1 le migliori cinque, selezionate senza formazione di graduatorie, da ammettere al 2° grado.

I concorrenti dovranno elaborare:

- › Una relazione illustrativa della proposta, comprendente anche la stima di massima, effettuata tramite calcoli parametrici, della fattibilità economica dell'intervento di realizzazione del Percorso.
- › Una tavola di Masterplan che, sulla base delle indicazioni fornite nel presente documento e negli allegati al bando e al disciplinare di concorso, preveda un Percorso nel territorio ennese per promuovere la mobilità sostenibile di persone, la connessione, la valorizzazione e l'uso delle emergenze e architettoniche paesaggistiche, che specifichi la natura e il ruolo delle interconnessioni e che contenga approfondimenti progettuali che chiariscano le soluzioni relative alla fruizione del percorso.

---

5 Fonti: <http://www.bicitalia.org/it/>

6 Fonti: Maggiorotti I., *Atlante delle Greenways su Linee Fs. Dal disuso al riuso*, Grafica Nappa, Aversa, 2019



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

La partecipazione al secondo grado è riservata agli autori delle migliori cinque proposte ideative che, sviluppate nel rispetto dei costi, del programma di concorso e delle prestazioni richieste, saranno valutate dalla commissione giudicatrice, che, applicando i criteri di valutazione di cui al punto 7.2, formulerà la graduatoria, individuando la proposta progettuale vincitrice.

### 6. GLI ELABORATI GRAFICI E DESCRITTIVI DA REDIGERE

#### 6.1. Primo Grado di concorso

##### 1. ELABORATI TESTUALI

Un unico file in formato PDF, di dimensione non superiore a **10 MB**, composto da:

› **Relazione illustrativa**

Massimo 2 facciate formato A4 – orientamento verticale – carattere arial di dimensione 11. La relazione metterà in evidenza i concetti espressi graficamente, con particolare riferimento ai criteri di valutazione indicati nel bando. Non sono ammessi schemi grafici ed immagini.

##### 2. ELABORATI GRAFICI

Un unico file in formato PDF, di dimensione non superiore a **20 MB**, composto da:

› **1 tavola grafica**

Formato A1 come da fac-simile allegato – orientamento verticale – tecnica rappresentativa libera in bianco e nero e/o colori – stampa su una sola facciata, contenente la rappresentazione dell'idea progettuale che si intenderà sviluppare nel 2° grado, mediante schema planimetrico, schemi funzionali dei diversi livelli, sezioni, soluzioni d'arredo e rappresentazioni tridimensionali (realizzate mediante grafica e/o immagini di plastico di studio).

#### 6.2. Secondo grado di concorso

##### 1. ELABORATI TESTUALI

Un unico file PDF della dimensione massima di **10 MB**, contenente:

› **Relazione illustrativa**

massimo 6 facciate formato A4 – orientamento verticale – carattere arial di dimensione 11. La relazione metterà in evidenza i concetti espressi graficamente, con particolare riferimento ai criteri di valutazione indicati nel bando. Non sono ammessi schemi grafici ed immagini.



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

### 2. ELABORATI GRAFICI

Un unico file PDF della dimensione massima di **60 MB**, contenente:

› **2 tavole grafiche**

Formato A0 come da fac-simile allegato – orientamento verticale – tecnica rappresentativa libera in bianco e nero e/o colori – stampa su una sola facciata contenenti i seguenti elementi:

- Masterplan generale e sezioni territoriali – scala 1:20.000. L'elaborato dovrà presentare lo stesso orientamento della planimetria di rilievo allegata;
- Planimetrie e sezioni dei nodi di inizio e fine e delle connessioni con le emergenze territoriali – scala 1:500;
- Planimetrie e sezioni delle intersezioni tra i diversi tratti – scala 1:500;
- Diagrammi, viste prospettiche e soluzioni d'arredo.

## 7. CRITERI DI VALUTAZIONE

### 7.1. Criteri di valutazione per il primo grado

|  |          |
|--|----------|
| Qualità architettonica e paesaggistica   | 30 punti |
| Aspetti di sostenibilità ed energetici   | 25 punti |
| Disegno innovativo delle soluzioni tecnologiche del Percorso anche in relazione alle soluzioni di trasporto pubblico e privato | 20 punti |
| Rispetto dei limiti finanziari   | 10 punti |
| Qualità progettuali delle connessioni con le aree di interesse   | 15 punti |

### 7.2. Criteri di valutazione per il secondo grado

|  |          |
|--|----------|
| Qualità della strategia dell'intervento nel contesto con la definizione di un lessico coerente con il territorio   | 30 punti |
| Qualità dell'intervento secondo le logiche dell'approccio del "design for all" e della sicurezza al fine di promuovere la mobilità dolce nel territorio favorendo il collegamento tra il sistema del Percorso e tutte le emergenze paesaggistiche-architettoniche e ambientali                         | 20 punti |
| Individuazione di strategie a supporto dell'intermodalità e accuratezza del disegno delle soluzioni tecnologiche del percorso anche in relazione alle soluzioni di trasporto pubblico e privato con particolare attenzione ad una comunicazione in grado sfruttare anche i canali offerti dal digitale | 10 punti |



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

|   |                  |
|---|------------------|
| Coerenza della proposta anche in considerazione della sua fattibilità economica   | 10 punti         |
| Ricerca di soluzioni tecnologiche ed impiantistiche avanzate ed utilizzo di sistemi di illuminazione e approvvigionamenti capaci di adeguarsi ad eventuali mutate esigenze e sostenibili  | 10 punti         |
| Uso di tecniche e materiali innovativi a favore della diminuzione dell'impatto ambientale del Percorso, della permeabilità dei suoli e del comfort per gli utenti, con particolare attenzione alla qualità del disegno e della scelta del collocamento delle soluzioni di arredo urbano e paesaggistico | 10 punti         |
| Sostenibilità e facilità di gestione dell'intervento pubblico per il suo intero ciclo di vita; capacità di generare positivi impatti sulle attività economiche e sul sistema insediativo e viabilistico; bassa necessità di manutenzione grazie all'utilizzo di tecnologie e materiali innovativi.      | 10 punti         |
| <b>Totale</b>   | <b>100 punti</b> |

### 8. I LIMITI FINANZIARI DA RISPETTARE

VEDI QUADRO ECONOMICO ALLEGATO

### 9. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

VEDI DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA ALLEGATA

### 10. IMPORTO LAVORI

Il costo stimato per la realizzazione dell'opera, comprensivo degli oneri della sicurezza, è di € 6.000.000,00, al netto di I.V.A. Per il relativo calcolo, si rimanda alla documentazione allegata.

### 11. QUADRO LEGISLATIVO E NORMATIVA TECNICA DI RIFERIMENTO

- › Legge n. 208 del 28 giugno 1991 – "Interventi per la realizzazione d'itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane"
- › Decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 – "Nuovo Codice della Strada" e suo regolamento di esecuzione ed attuazione DPR 16 dicembre 1992
- › Decreto interministeriale n. 467 del 6 luglio 1992 – "Regolamento concernente l'ammissione al contributo statale e la determinazione della relativa misura degli interventi per la realizzazione d'itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane in attuazione dell'art. 3, comma 2, della legge del 28 giugno 1991 n. 208"



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

- › Circolare Min. Aree Urbane n. 432 del 31 marzo 1993 – "Principali criteri e standard progettuali delle piste ciclabili"
- › Legge n. 366 del 19 ottobre 1998 – "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" e suo regolamento
- › Decreto Ministeriale n. 557 del 30 novembre 1999, "Regolamento recante le norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"
- › Decreto Ministeriale n. 557 del 30 novembre 1999 – "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili"
- › Decreto ministeriale 5 novembre 2001 – "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"
- › Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 3699 dell'8 giugno 2001 – "Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade"
- › Decreto ministeriale 19 aprile 2006 – "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"
- › Decreto legislativo n. 35 del 15 di marzo 2011 – "Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali"
- › Decreto ministeriale n. 137 del 2 maggio 2012 – "Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali"
- › Decreto Ministeriale n. 397 del 4 agosto 2017 – "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257"
- › Decreto Ministeriale n. 396 del 28 agosto 2019 – "Modifica delle linee guida per la redazione dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS)", di cui al decreto ministeriale 397/2017
- › Decreto Ministeriale n. 229 del 4 giugno 2019 – "Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica"
- › Legge n.2 del 11 gennaio 2018 – "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"

Si riportano anche i riferimenti normativi riguardanti la circolazione dei dispositivi privati e la sperimentazione, per i servizi in *sharing*, della micromobilità elettrica soprattutto per quanto riguarda la categoria dei monopattini elettrici, assimilati dalla legge di Bilancio 2020 ai velocipedi.

- › Legge n. 145 del 30 dicembre 2018, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2022
- › L'art. 1, comma 102, introduce la possibilità di autorizzare la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali *segway*, *hoverboard* e monopattini, e



## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

prevede l'emanazione di uno specifico decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la definizione delle modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione. Decreto Ministeriale n.229 del 04 giugno 2019 – “Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica”.

- › Legge n.160 del 29 dicembre 2019 – “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022”
- › L'art. 1, comma 75, equipara i monopattini ai velocipedi
- › Legge n.8 del 28 febbraio 2020 – “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 30 dicembre 2019, n. 162, recante disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica” (Art. 33-bis)
- › Circolare Ministero dell'Interno del 09 marzo 2020 – “Circolazione su strada dei monopattini elettrici e dei dispositivi per la micromobilità elettrica”.

## 12. DOCUMENTAZIONE DI CONCORSO

1. Tavola della mobilità lenta
2. Tavola dei sistemi
3. Tavola del percorso storico
4. Tavola del Percorso e degli attrattori culturali
5. Tavole emergenze individuate per tratto
6. Rilievo Fotografico
7. Planimetria DWG dell'area di progetto
8. Relazione del Progetto Territoriale del Sistema delle Greenways della Provincia di Enna Analisi di Fattibilità, Programma Quadro di Sviluppo Italia
9. Relazione archeologica Progetto la via del grano-Percorso storico- archeologico

## 13. LINK CARTOGRAFIA E STRUMENTI URBANISTICI

- › <https://www.provincia.enna.it/index.php/servizi/piano-territoriale-provinciale-e-sistemi-informativi-territoriali/sistemi-informativi-territoriali/>



Libero Consorzio Comunale di Enna

## DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

---

- › [https://pti.regione.sicilia.it/portal/page/portal/PIR\\_PORTALE/PIR\\_LaStrutturaRegionale/PIR\\_AssInfrastruttureMobilita/PIR\\_InfrastruttureMobilitaTrasporti/PIR\\_Areematiche/PIR\\_Altricontenuti/PIR\\_4115326.436191696/PIR\\_PIANO REGIONALEDEITRASPORTI/PIR\\_Mobilitanonmotorizzata](https://pti.regione.sicilia.it/portal/page/portal/PIR_PORTALE/PIR_LaStrutturaRegionale/PIR_AssInfrastruttureMobilita/PIR_InfrastruttureMobilitaTrasporti/PIR_Areematiche/PIR_Altricontenuti/PIR_4115326.436191696/PIR_PIANO REGIONALEDEITRASPORTI/PIR_Mobilitanonmotorizzata)
- › <https://www.provincia.enna.it/index.php/servizi/piano-territoriale-provinciale-e-sistemi-informativi-territoriali/piano-territoriale/>
- › <https://www.comune.enna.it/index.php/modulistica-2/category/349-prg>
- › [http://www.comune.piazzaarmerina.en.it/VERDE/URBANISTICA\\_E\\_TERRITORIO/PRG/PRG.aspx](http://www.comune.piazzaarmerina.en.it/VERDE/URBANISTICA_E_TERRITORIO/PRG/PRG.aspx)

IL RUP

Ing. Giuseppe Grasso

Supporto al R.U.P.

Prof. Arch. Gianluca Peluffo

Hanno collaborato alla redazione del Documento di Indirizzo alla Progettazione:

Arch. Valerio De Caro

Dott. Francesco Pontorno

Prof.ssa Pinella Laudani