



COMUNE DI PEDARA
PROVINCIA DI CATANIA

INTERVENTI FINALIZZATI ALLA RIDUZIONE DEL RISCHIO PER LA PUBBLICA INCOLUMITA' CON RIQUALIFICAZIONE DI VIA SAN VITO, VIA FARO, CORSO ARA DI GIOVE E DI EDIFICI COMUNALI NEL CENTRO STORICO DI PEDARA

PROGETTO ESECUTIVO

Progettisti:

UFFICIO TECNICO COMUNALE

Responsabile Unico del Procedimento

Il Sindaco

ANTONIO FALLICA

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

ARCHITETTONICO

Tavola:

STRUTTURE

IMPIANTI

scala:

X

COMPUTI E CAPITOLATI

data:

MARZO 2018

RELAZIONE ILLUSTRATIVA SULLE SCELTE DI PROGETTO

2.	Formazione del centro storico.....	2
2.1	Il PRG Vigente.....	5
2.2	Alcuni cenni sulla costruzione delle prime strade rotabili a Pedara.....	5
3.	Il patrimonio architettonico.....	7
3.1	Chiesa di San Vito.....	8
4.	La fruizione dello spazio urbano.....	9
6.	Le motivazioni delle scelte tecniche.....	9
6.1	Sezione stradale.....	10
6.2	I materiali utilizzati.....	10
6.4	La riqualificazione delle vie San Vito, Faro e Corso Ara di Giove.....	11

1. Premessa

La ricerca di elementi caratteristici della tradizione costruttiva "pedarese", è stata alla base delle scelte progettuali. Il dovere affrontare un tema delicato come quello della riqualificazione urbana di un quartiere in centro storico .

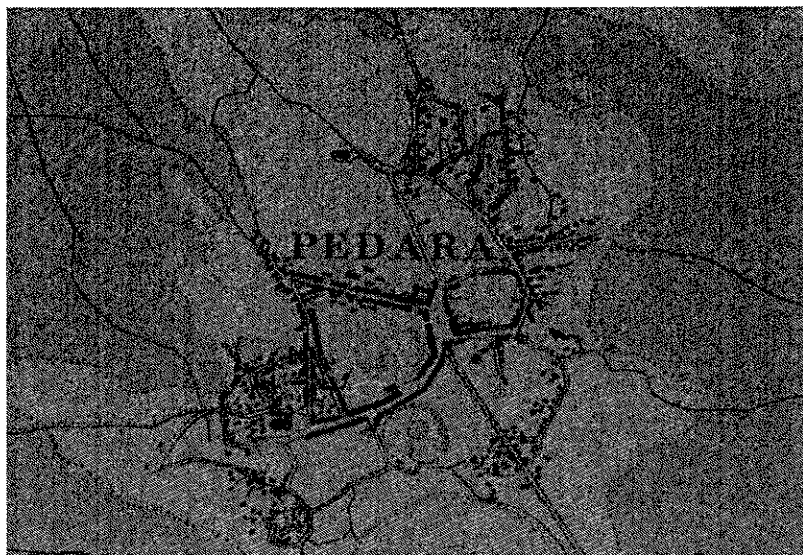
I quesiti alla base della ricerca sono stati del tipo; qual è l'esatta collocazione temporale, del quartiere su cui ci troviamo ad operare? Qual era l'aspetto originario delle sezioni stradali e quali sono state le esigenze che le hanno forgiate? Quali erano le tecniche costruttive utilizzate? Cosa è rimasto oggi dell'aspetto originale di tali aree? Quali possono essere oggi gli elementi storici che possono essere ripresi, e modificati e adattati alle tecnologie di oggi, ma che possano idealmente ricostruire in parte l'aspetto dei luoghi di una volta?. Vediamo di rispondere a questi quesiti, spesso facendo riferimento agli antichi scritti o ai passi di moderni saggi che prima di noi si sono occupati di riordinare frammenti di storia.

2. Formazione del centro storico

Osservando il centro storico di Pedara, cioè le abitazioni anteriori al 1950, si può rilevare con assoluta esattezza il modo in cui si è formato il tessuto urbano.

Per centro storico si può intendere, quello individuato nel Piano Regolatore Generale come zona A, o quello che era il paese come si trovava prima che il territorio circostante venisse invaso dai villini che lo hanno letteralmente soffocato. Non abbiamo elementi sicuri per precisare l'inizio della formazione del paese nell'attuale territorio.

Esso si può far risalire ai secoli XII - XV. Però il processo di sviluppo si è avuto dal Seicento alla, fine del Ottocento.



Pedara nel 1855 (Carta geologica Sartorius)

Si nota infatti che il paese non si è sviluppato secondo una direttiva preordinata, né ha seguito una linea a maglia continua. Né tanto meno andato formandosi attorno alle arterie di traffico, ma ha seguito un tracciato irregolare, secondo la configurazione morfologica del terreno.

Mentre per altre piccole realtà come Belpasso, per esempio, costruita dopo il terremoto del 1693 secondo un progetto a scacchiera oppure Viagrande e Trecastagni che invece sono sorte ai margini della strada di traffico che portava a Zafferana ed oltre. Per Pedara non è stato così, anche perché la strada che la univa al fondo Valle (Catania) era molto scoscesa.

*Il nucleo primitivo dell'odierno paese è il quartiere **S. Biagio** (ovvero dove si snoda il percorso in progetto) e la parte a ponente di questo quartiere si soleva chiamare "Annunziata", dalla sovrastante chiesa (Santuario di Maria SS. Annunziata).*

Percorrendolo si costata che le costruzioni si sono affiancate in linea discendente (Via Faro) con propaggini a levante, risparmiando lo spazio ad occidente (Annunziata).

A metà di Via Faro le costruzioni seguono una linea orizzontale (Via S. Vito) sino alla Piazza (piazza Don Diego) da dove ha inizio una diramazione (Via Roma) che chiude il suddetto spazio.

Inoltre il territorio era caratterizzato da tre antichissimi crateri spenti: il primo tra le Vie Faro e delle Rimembranze, il secondo tra due Vie Roma e Ammiraglio

Toscano, il terzo tra quest'ultima e le attuali scuole elementari. Una delle tre depressioni è ancora visibile dalla Via Faro percorrendola verso Nord a sinistra.

L'attuale Via Maestra è di origine relativamente recente. Cominciò a prendere forma dopo il 1641 e raggiunse il suo aspetto definitivo dopo il 1890.

I centri abitati non si sono formati attorno alle arterie di grande traffico ma lungo percorsi che gli stessi abitanti tracciavano spontaneamente.

Mentre si notano gruppi compatti a nord di S. Biagio (attuale quartiere di San Biagio e dell'Annunziata), e dietro la chiesa madre – (attuale quartiere Matrice) inoltre nel quartiere S. Antonio, in quello della Ro e nell'altro della Madonna delle Grazie, tutti collegati marginalmente con l'arteria principale.

Oggi non è agevole stabilire la data di origine dei quartieri. Possiamo supporre che quello di S. Biagio si sia formato tra il 1100 e il 1400, ricevendo un forte impulso dopo l'eruzione del Monte Arso del 1108 (molto a Nord dell'attuale abitato di Pedara), che distrusse parte dell'antico paese.

Il quartiere della matrice dovette costituirsi dopo il 1300 man mano che gli abitanti si spostavano a sud. Allo stesso periodo risale quello di S. Antonio, che però ebbe un processo autonomo perché distaccato dal resto del paese.

Tra la fine del 1500 e l'inizio del 1600 deve riportarsi l'origine del quartiere della Grazia, anch'esso staccato.

I quartieri S. Biagio, Madonna delle Grazie e Ro erano i più poveri del paese. I benestanti e il clero abitavano nei quartiere della Matrice e qualcuno in seguito in quello di S. Antonio.

Il precedente passo dovuto al Gaetano Pappalardo, storico di Pedara, che ha raccolto testimonianze bibliografiche, di oltre 100 testi dal 1639 ad oggi, permette evidenziare l'antichissima origine del quartiere in cui si snoda l'itinerario in progetto e l'assoluta valenza storica degli edifici in esso presenti. Un ulteriore passo di Gaetano Pappalardo. Ci permette di analizzare le tecniche costruttive utilizzate nella tradizione rurale.

L'intonaco è simile in tutte le case. Colore dominante è il grigio scuro tratto dall'azolo ed il rosso ocre della ghiara. In epoca recente cominciarono ad adoperarsi colori più chiari (ocra giallo-verde) specie nelle case più modeste.

La configurazione dei prospetti ha particolari caratteristiche. Le case sono allineate sulle strade: ne seguono il tracciato retto, concavo o convesso. La visuale ne risulta condizionata e varia per il tracciato irregolare e persino circolare. I prospetti sono quasi tutti contigui: le case isolate sono contrarie alla mentalità della gente e alla tradizione

La contiguità si interrompe solo per l'intersecazione di qualche sezione stradale che ne mette maggiormente in risalto la linea continua.

Altra caratteristica è il dislivello, reso più accentuato dalle pendenze delle strade. Le case assumono una fisionomia scalare molto affascinante che evidenzia la massa delle coperture (tetti). Così accade scendendo da Via Sciarella o da Via Faro.

Le delimitazioni, specialmente sulla Via Maestra, permettono un'immediata percezione degli edifici, in basso lo zoccolo di lava, alto settanta centimetri, lega, per il colore grigio e lo stesso materiale, il muro alla superficie orizzontale (marciapiedi). Appare chiaro come l'utilizzo dei materiali sia sempre stato quello improntato sul riutilizzo di quello che la madre Etna ha messo "gratuitamente" a disposizione, azolo, ghiara, pietra lavica e legno. La combinazione elementare di questi componenti, e la loro adattabilità alle situazioni morfologiche dei luoghi, ha costruito il paesaggio urbano.

2.1 Il PRG Vigente

Il PRG attualmente vigente nel Comune di Pedara è stato adottato con D.A. nel 1999, e riprende la perimetrazione del centro storico precedentemente discussa. In particolare il PRG classifica come Zto A tutta la porzione di territorio interessata dal percorso storico-religioso in oggetto.

2.2 Alcuni cenni sulla costruzione delle prime strade rotabili a Pedara

La costruzione della Pedara-Catania si inseriva nel programma dei Borboni di dotare l'isola di una comoda ed efficiente rete viaria.

Sino al 1800 la Sicilia era praticamente senza strade. Le poche che esistevano erano risalenti erano peggiori che ai tempi dei Romani.

Pedara appoggiò il progetto di Trecastagni e San Giovanni la Punta" per la realizzazione di una strada rotabile, la progettazione fu affidata all'Ingegnere

Sebastiano Ittar, affinché “ tracciasse una strada rotabile dandole il suo principio in questa pubblica piazza dirigendone la marcia verso la Chiesa della Piana”.

L'ultima sezione ad essere costruita fu proprio il tratto interno al comune di Pedara cioè la carreggiata centrale che va dall'imbocco della chiesa di Via S.Vito all'inizio di Via Etnea praticamente l'attuale tratto di basolato fronteggiante la chiesa madre e che finisce proprio di fronte la chiesa di via San Vito.

L'anno di costruzione, 1826, è inciso su una basola di fronte al numero civico 38.

Secondo le ricostruzioni storiche, o le immagini dell'epoca si evince come la struttura attuale del basolato si la medesima dell'epoca della lastricatura. *La carreggiata è composta da basole di pietra lavica disposte in filai diagonali rispetto ai lati perimetrali (a lisca di pesce). I marciapiedi invece sono formati da lastroni di lava di colore più scuro disposti però a trama parallela alle pareti degli edifici.*

La varietà di questi elementi, collocati in maniera diversa, viene unificata dall'orlatura, costituita da blocchi rettangolari di pietra lavica, cui fa capo sia la trama della carreggiata sia quella del marciapiedi, permettendo una visuale globale armonica di tutta la sezione stradale.

La viabilità interna (intendendo quella minore circa ortogonale alla via Maestra, su cui sono nati spontaneamente i quartieri di cui si è detto), è caratterizzata dalla variabilità del percorso e della posizione dovuta alla natura accidentata del suolo. Quasi tutte sono in pendenza, certe volte leggera (Via Roma, Laudani), certe volte più accentuata (Via Etnea, Marconi, **Faro**) o addirittura ripida (Sciarella, S. Giuseppe, Spadazzino).

Il loro tracciato non è mai rettilineo, salvo poche eccezioni, ma tortuoso, come le Vie Faro,Leonardi, Rua, Perriera, La Rosa. Alle volte si restringe o si allarga per dare la possibilità di formare uno spiano o per permettere la visuale di un edificio di massa.

Osservandone il percorso è possibile seguirne la formazione. Probabilmente la più antica strada è proprio Via Faro che attraversa da nord a sud il quartiere S. Biagio, Che la **Via Faro** (S.Biagio) sia la più antica si deduce anche dal fatto che essa si immetteva sulla Via per Messina (l'attuale S. Biagio) e quindi era percorsa dai mercanti che si spostavano nei due versanti

L'attuale Via S. Biagio era la *strada per Messina* alla quale nel 1847 venne posto il nome di S. Alfio perché conduceva all'omonimo villaggio in Trecastagni, solo nel 1934 mutò in via S. Biagio.

L'attuale toponomastica ha perso i riferimenti storici, che invece oggi aiutano ad interpretare le ragioni di aggregazione dei quartieri. Dal 1847 troviamo le nuove espressioni: Strada S. Biagio (l'attuale Via Faro), S. Antonio (dal vicolo Stella alla chiesa), dell'Annunziata, della Grazia, Altavilla, del Piano della Scene (dalla piana al vicolo Stella), dietro la Matrice chiesa, delle Sorbe, Rua di fuso, Enti di Mezzo.

Alcune vie ricevettero il nome da una famiglia che vi abitava. Altre da un edificio o luogo celebre: Via Teatro (l'attuale Via Roma), Forche (Via Perriera).

Anche il suolo delle strade ha una sua storia. Sino al 1824 era allo stato naturale, cioè in terra battuta frammista qua e là da pietre informi, con tratti rocciosi a causa del sottosuolo lavico. Esso si presentava in modo irregolare ed aveva una forma accidentata, come le trazzere di campagna.

La sezione stradale era molto stretta (e ciò è ancora leggibile) e quando pioveva le strade si trasformavano in autentici valloni che con la furia ne sconvolgevano il fondo rendendole del tutto impraticabili.

Per ovviare a tali inconvenienti si decise nel 1824 di costruire la rete viaria interna, in un primo tempo si provvide a renderle ruotabili mediante un'opera di scasso e livellamento, creando il fondo stradale con spesse massicciate di breccianze. Nel 1857 invece si pensò di basolarle.

La costruzione doveva ,essere formata in modo da essere resistente a tutte le intemperie, ed inoltre doveva consentire un agevole passaggio di quelli che erano i mezzi di trasporto dell'epoca "i carretti", per cui si costruirono *"con due strisce di basole della larghezza di palmi due, e situate distante l'una dall'altra a palmi quattro, e il detto vano costruito di scheggi, che rimangono dalla costruzione dei pezzi.*

Il patrimonio architettonico

Restringendo la ricerca all'area di interesse, appare chiaro per quanto detto che la via Faro rappresenta una degli assi più antichi di Pedara, ma appare altrettanto chiaro che lo stato attuale è profondamente diverso da quella originario. L'attuale

quartiere di San Biagio è nato come quartiere periferico, abitato da contadini o carbonai, con un tono architettonico spontaneo basato sulla minima necessità vitale. Unici episodi attualmente esistenti degni di menzione sono le tre chiese, che oggi sono poste alla base del presente progetto, non solo come elementi da riqualificare, ma anche come elementi qualificanti dell'intero quartiere.

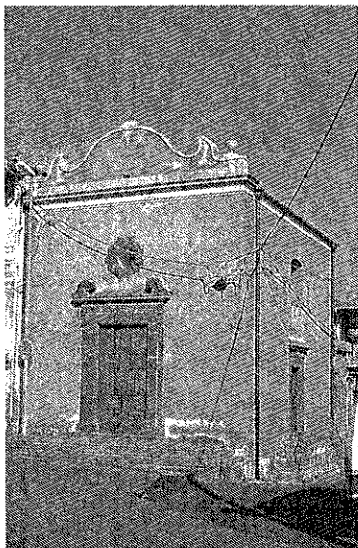
3.1 Chiesa di San Vito

Una piccola Chiesa, dedicata al culto di S. Vito esisteva prima del terremoto del 1693, anno in cui fu danneggiata e prontamente ricostruita.

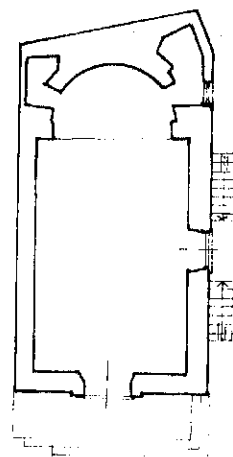
Ubicata al centro storico del paese, inserita in un contesto di edilizia molto intensiva, è a pianta rettangolare con abside.

La facciata è molto semplice ed impreziosita da un semplice portale litico architravato con accenno di timpano aperto, racchiudente una finestra rotonda.

Oggi la chiesa non ha un sagrato, che invece era certamente presente alla data della ricostruzione, e gli accessi avvengono da un piccolo spazio sull'ingresso principale, e direttamente dalla via San Vito, attraverso una piccola scalinata per l'accesso laterale.



Chiesa di San Vito



Chiesa di San Vito.Pianta

La fruizione dello spazio urbano

Per quanto detto finora, si possono individuare due distinti indirizzi progettuali che motivano la realizzazione dell'intervento.

1. Il primo è quello che muove dall'assunto che il quartiere di Santa Caterina e le aree circostanti sono il nucleo principale del paese, oggi leggibile come un borgo a se stante.
2. Un secondo motivo di carattere storico-religioso, prende spunto dal recente intervento di recupero e trasformazione in museo della casa natale della Beata Giuseppina Faro sita nell'omonima Via G. Faro.

In tale ottica sullo sfondo si delinea la riqualificazione del quartiere partendo proprio dai poli di riferimento, (la Chiesa di san Vito) e proseguendo sulle Vie San Vito e Via G. Faro e sull'arteria principale di Corso Ara di Giove. Obiettivo futuro sarà quello della completa riqualificazione e messa in sicurezza dell'intero borgo.

Detto intervento mira così all'aumento della fruizione dello spazio urbano da parte dei cittadini, mediante la riqualificazione del tessuto urbanistico degli spazi pubblici, all'abbattimento delle barriere architettoniche, alla valorizzazione architettonica delle emergenze presenti, alla riduzione del disagio sociale correlato al degrado urbano, e inoltre all'implementazione delle reti integrate di servizi turistici e promozionali avviate dall'amministrazione mediante l'adesione ai programmi comunitari PIT, PRUUST, LEADER, AGENDA 21, ma anche con la partecipazione attiva alla programmazione della risorsa PARCO ETNA.

6. Le motivazioni delle scelte tecniche

Gli aspetti che maggiormente hanno indirizzato la progettazione sono stati il dovere inserire elementi architettonici "nuovi", che provengono da una tradizione secolare. Lo studio storico fin qui esposto ha posto le basi per una reinterpretazione di quegli elementi tradizionali di cui si è detto. Le scelte sono state di vario tipo, l'elencazione che segue permette di evidenziare l'iter progettuale:

Quale tipo di sezione stradale realizzare?

Quali materiali utilizzare?

Come far convivere le necessità di uno spazio urbano residenziale a misura d'uomo, con le problematiche del ventunesimo secolo?

Come realizzare la *riqualificazione* dell'itinerario partendo dalle chiese come elemento *qualificante*?

Sezione stradale

Per la scelta della sezione stradale ci si è rifatti alla tecnica costruttiva che fu adottata nel 1824, quando iniziò il processo di rotabilizzazione delle strade pedaresi. L'itinerario prende inizio dalla chiesa di San Vito dove finisce la strada Maestra (oggi Corso Ara di Giove), con il basolato lavico posto in opera nel 1826 quale conclusione della strada che collegava Pedara a Catania. La sezione stradale è caratterizzata da una sezione carreggiabile, e due marciapiedi laterali separati da una orlatura continua in pietra lavica che ne delimita i cigli. Il materiale più opportuno da utilizzare è la pietra lavica, poiché come detto caratteristico della prima campagna di rotabilizzazione, sia perché ancor oggi abbondantemente diffuso nel territorio di Pedara.

L'itinerario come detto si conclude al santuario di Maria SS. Annunziata, attraverso la bellissima strada in lastricato di basole, quindi si inserisce un ulteriore vincolo alla scelta della sezione stradale, che deve comunque integrarsi con questa dando la sensazione di un percorso che finalmente dopo circa 200 anni arriva a conclusione. Come detto tale strada fu costruita nel 1824 e oggi conserva praticamente la medesima configurazione.

Da originale tipologia si è preso spunto, e tenendo presenti le parole del Pappalardo *"La carreggiata è composta da basole di pietra lavica disposte in file diagonali rispetto ai lati perimetrali (a lisca di pesce)"*, per ideare una sezione stradale tipo che riprendesse alcuni dei caratteri formali di tali antiche strade (vedi allegato successivo). Ovviamente nella trasposizione si è tenuto conto delle mutate esigenze, quindi al posto dei tozzetti informi si è preferito optare per delle più comode e silenziose lastre di pietra lavica, peraltro più idonee al moderno traffico veicolare.

I materiali utilizzati

L'intervento non vuole creare un corpo distinto, rispetto a ciò che è la tecnica costruttiva originaria, cionondimeno non vuole apparire come una anonima copia di tali tecniche. Coerentemente con tale indirizzo si sono utilizzati i medesimi

materiali, ovvero la pietra lavica, modificando il tipo di lavorazione. No più tozzetti di pietra ma lastre, non più superfici a taglio naturale ma lavorate a puntello, non più lastre lavorate a scalpellino ma lastre segate per i marciapiedi. La tecnica costruttiva non è più quella della massicciata stradale e il letto di sabbia su cui si posano le basole, questo perché l'utilizzo attuale non è più quello dei carrettieri ma viviamo nell'era delle automobili.

In modo analogo si è operato per la scelta dei pali di pubblica illuminazione. La ricerca storica, ovviamente più recente l'energia elettrica è arrivata a Pedara nel dopoguerra, ci ha fornito come elementi di conforto alcune foto storiche della piazza principale con la prima illuminazione. Si tratta di pali in ghisa con il basamento lavorato a decori in foglie d'acanto, e basamento ottagonale che sono già presenti nella piazza principale e in altre vie del centro storico.

6.4 La riqualificazione delle vie San Vito, Faro e Corso Ara di Giove

Il processo di riqualificazione delle tre vie non può essere effettuato solo agendo sulle sezioni stradali, sui materiali o su altri aspetti tecnici, ma deve passare attraverso la creazione di una identità comune.. Il restituire a queste un valore di elemento qualificante significa procedere ad una forte caratterizzazione delle stesse. In primo luogo si sono creati, quali ampliamenti dei marciapiedi, dei sagrati per le chiese, in tal modo queste sono elemento di partenza, elemento di sosta, ma anche spazio a queste dedicate per le festività rionali che si hanno durante l'anno in queste piccole chiese. Si è pensato di inserire una semplice illuminazione monumentale delle tre chiese sia sui prospetti che sui campanili, assegnando quindi a queste un ruolo primario nella identificazione del paesaggio. I nuovi spazi così configurati si rendono nuovamente idonei alla realizzazioni di manifestazioni rionali per *piccole compagnie erranti di teatranti*, come nell'antica tradizione di cui si è parlato, ma potrebbero essere semplicemente utilizzate per piccole mostre all'aperto, per estemporanee di pittura, per mercati artigianali periodici, o perché no per i comizi elettorali rionali.