

Viviana Trapani, M. Isabella Vesco (a cura di)

Madonie, Madonie

divagazioni sull'habitat contemporaneo



Scritti di

Marcella Aprile
Michele Argentino
Anna Catania
Isabella Fera
Benedetto Inzerillo
Gaetano Licata
Angelo Pantina
Renata Prescia
Dario Russo
Rosario Scaduto
Francesco Tomaselli
Viviana Trapani
Massimo Ventimiglia
M. Isabella Vesco

Fotografie di

Roberto Collovà

Antologia di rilievi

Mariella La Guidara

STORIA E PROGETTO
NELL'ARCHITETTURA

Viviana Trapani, M. Isabella Vesco (a cura di)

Madonie, Madonie

divagazioni sull'habitat contemporaneo

Scritti di

Marcella Aprile
Michele Argentino
Anna Catania
Isabella Fera
Benedetto Inzerillo
Gaetano Licata
Angelo Pantina
Renata Prescia
Dario Russo
Rosario Scaduto
Francesco Tomaselli
Viviana Trapani
Massimo Ventimiglia
M. Isabella Vesco

Fotografie di

Roberto Collovà

Antologia di rilievi

Mariella La Guidara

Storia e Progetto nell'Architettura, 2

Collana diretta da
Marcella Aprile

Comitato scientifico
Marcella Aprile
Dirk De Meyer
Giovanni Fatta
Javier Ibàñez Fernández
Giuseppe Guerrera
Francesco Lo Piccolo
Marco Rosario Nobile
Walter Rossa
Vita Maria Trapani

Volume realizzato con il contributo
del Dipartimento di Architettura della
Università degli Studi di Palermo.

Dedicato a Michele Argentino.

© 2013 Caracol, Palermo
ISBN 978-88-98546-03-9

Edizioni Caracol s.n.c.
via Villareale 35, 90141 Palermo
e.mail info@edizionicaracol.it
www.edizionicaracol.it

Vietata la riproduzione o duplicazione
con qualunque mezzo.

Le immagini a corredo dei testi sono
state fornite dagli autori e sono
pubblicate a scopo di studio e
documentazione.
Le fotografie dei manufatti censiti
sono state gentilmente concesse
dall'Ente Parco delle Madonie.
Le fotografie dell'articolo *Madonie,*
costruzioni in pietra sono dell'arch.
Valeria Megna; dell'articolo *Allestire un*
parco provengono dall'archivio della
Fiumara d'Arte.

Volumi stampati

1. *Catastrofi e dinamiche di inurbamento contemporaneo. Città nuove e contesto.*
2. *Madonie, Madonie.*

Indice

Nota introduttiva, 7

Michele Argentino

Madonie, Madonie, 9

Roberto Collovà

Fotografie, 12

Marcella Aprile

Madonie ovvero il Paradiso Perduto, 23

Viviana Trapani

Madonie: per un progetto di sviluppo territoriale, 31

Francesco Tomaselli, Gaspare Ventimiglia

Superfici materiche nella percezione della scena urbana, 37

Angelo Pantina

I mulini ad acqua: dalla conservazione statica alla pratica sistemica, 45

Anna Catania

Madonie sostenibili: esperienze e buone pratiche, 53

M. Isabella Vesco

Allestire un parco, 61

Renata Prescia

Madonie, costruzioni in pietra a secco, 69

Rosario Scaduto

Architetture per conservare la neve: dalle Madonie a villa Cattolica, 75

Benedetto Inzerillo

Le Madonie e i nuovi scenari del turismo sostenibile, 83

Gaetano Licata

Mobilità urbana e topografia: quattro progetti per Petralia Sottana, 89

Isabella Fera

Il parco in una stanza, 99

Dario Russo

Grafica integrata sulle Madonie, 107

Mariella La Guidara

Antologia dei rilievi, 113

Nota introduttiva

Madonie, Madonie è un testo che incrocia diversi punti di vista teorico- progettuali su un territorio - il comprensorio del Parco delle Madonie - che esprime un habitat caratterizzato da un intenso e storicizzato rapporto tra ambiente naturale e processi di antropizzazione; un territorio dall'identità forte e debole contemporaneamente, perché accanto a una precisa fisionomia paesaggistica, alla diffusione di testimonianze di una cultura materiale ricca e stratificata, alla vitalità di molte delle comunità locali vi si manifestano, oggi, palesi difficoltà nell'attivazione di nuove linee di sviluppo socio-economico e produttivo tali da valorizzarne e riattivarne le molte qualità e peculiarità.

Questa riflessione a più voci su temi e problemi del comprensorio madonita è stata avviata dalla rilettura di un corpus di disegni prodotti in occasione del Censimento del patrimonio tradizionale fisso delle Madonie, commissionato dall'Ente Parco delle Madonie e curato da Michele Argentino: un ricco repertorio di disegni e annotazioni sulla cultura architettonica e materiale delle Madonie che, mentre documenta la ricchezza di un patrimonio culturale ai fini di un successivo ampio programma di recupero e risignificazione, testimonia insieme l'irreversibilità di un processo di trasformazione di modi di vita, di produzione e delle relative forme di insediamento.

Il progetto del libro si è sviluppato attraverso contributi articolati su registri diversi che hanno proposto, in maniera originale e specifica, un ambito di interesse scientifico rispetto a un contesto ampio e sfaccettato, pur nella sua definizione geografica.

La successione di fotografie, testi e disegni propone il passaggio dallo sguardo sintetico proprio della fotografia, alla descrizione critica di aspetti storici, metodologici e progettuali, fino all'accurato racconto grafico di un'antologia di elementi della cultura materiale e architettonica delle Madonie. La sezione dei saggi, la più corposa, muove da tematiche ampie e generali per arrivare a focalizzare progressivamente aspetti ed esperienze puntuali: alcuni delineano scenari disciplinari pertinenti ai temi della cultura del progetto, del paesaggio, dell'ambiente, delle trasformazioni materiali e visive dei piccoli centri; altri indagano le potenzialità dei processi in atto, attraverso il confronto con proposte e strategie innovative di riqualificazione produttiva e ambientale; altri ancora particolari attività e progetti che hanno caratterizzato quel territorio e la sua identità, tutti riproponendo un concetto di habitat come insieme di relazioni tra ambiente e comunità. (V.T., M.I.V.)

Urban mobility and topography: four projects for Petralia Sottana

Many villages on the Madonie mountains share some material and non-material conditions: a complex articulation of the territorial altimetry, which often generates extraordinary landscape sites; a widespread population decrease (up to 50% in the last decades); the increasing relocation of inhabitants from the historical centre to peripheral areas; the difficult conciliation of both private and public traffic with the historical urban context; a deficit in the natural cycle of substitution and renovation of historical buildings and of public spaces.

Four urban projects have been elaborated by the department of Architecture of Palermo University (scientific coordinators: Teresa La Rocca and Gaetano Licata), for Petralia Sottana city council. These projects, illustrated here through drawings and images, tackle the above mentioned issues, and point out a possible key to trigger a “virtuous circle” of regeneration by putting the theme of mobility in relation with the topography. The proposed study, through its design elements and their interaction, aims at answering a specific question with a specific synthetic approach; however, such an answer may well be articulated and extended in response to similar issues in urban centres throughout the Madonie.



Mobilità urbana e topografia: quattro progetti per Petralia Sottana

Gaetano Licata

1. Estratto dallo Studio di fattibilità elaborato dall'Amministrazione Comunale: "Il tessuto urbano del Centro Storico di Petralia Sottana, per la sua storia, la densità di monumenti e la ricchezza di iniziative culturali, presenta una potenzialità turistica elevata, ma la sua infrastrutturazione attuale non consente di sviluppare processi innovativi di offerta turistica. A questo si accompagna l'abbandono del tessuto edilizio antico da parte dei residenti, proprio per la difficile accessibilità. Ancora, va rilevata la sconnessione esistente tra quartieri periferici e Centro antico e, tra questo e la parte a monte dove sono allocate le strutture sportive, sociali e culturali attorno alla Pineta Comunale che porta a marginalizzare un'area dalle forti potenzialità economiche e turistiche. Per queste ragioni prevedeva: • il potenziamento delle aree destinate a parcheggio e adeguamento di quelle esistenti • l'alleggerimento del traffico veicolare interno al Centro Storico con la costruzione di sistemi di mobilità pedonale meccanizzata • il miglioramento della percorribilità interna nei quartieri a maggiore difficoltà di penetrazione veicolare con collegamenti verticali e mobili • il sistema di collegamento tra il Corso Paolo Agliata e le strutture interne alla Pineta comunale dello stesso tipo e in continuità alle precedenti; • la sostenibilità ambientale degli interventi con l'utilizzo di tecnologie energetiche naturali e comunque non energivore • la sostenibilità economica delle infrastrutture attraverso interventi leggeri che non necessitano di modifiche strutturali del tessuto urbano e di opere a elevato costo."

2. Il P.R.G. di Petralia Sottana, in elaborazione da numerosi anni, si sta avviando alla fase conclusiva di approvazione.

Molti piccoli centri urbani delle Madonie sono accomunati da alcune condizioni materiali e immateriali, che, in relazioni differenti tra di loro, si ripetono: il complesso rapporto con l'altimetria del suolo li pone, spesso, in posizioni paesaggistiche straordinarie; un diffuso decremento demografico fino a punte del 50% negli ultimi decenni; lo spostamento dei residenti dal centro storico verso aree periferiche; una difficile conciliazione della viabilità carrabile - pubblica e privata - con il tessuto urbano storico; un deficit nel naturale ciclo di sostituzione e ammodernamento dell'edificato storico, specialmente a uso residenziale, così come degli spazi e dei servizi pubblici.

La formulazione di una domanda.

Il Comune di Petralia Sottana ha individuato alcune di queste condizioni specifiche, descrivendole in uno studio di fattibilità generale (2010)¹, dove ha ipotizzato una serie di azioni strutturali e puntuali - in una visione d'insieme, fatta di idee e di progetti possibili o desiderati - intorno alla questione centrale della mobilità interna al centro urbano, ma anche dei collegamenti verso località limitrofe (per esempio Piano Battaglia o l'Ospedale di zona). Non si tratta di un piano urbanistico² né di un piano del traffico, bensì di uno strumento che risponde all'esigenza di chi governa la città di immaginare un possibile sviluppo di Petralia Sottana, a partire dalla sua condizione orografica, altimetricamente molto complessa.

Lo studio arriva persino alle previsioni di costi degli interventi, come risultato non come punto di partenza, essendo così in grado di immaginare intanto il futuro e rinviando la concretezza del fare a un secondo momento. I risultati si sono assunti come una sorta di lista ragionata, un masterplan di idee e di desideri.

Un atteggiamento di questo tipo è da sottolineare, perché inverte le consuetudini, più o meno codificate, negli interventi pubblici di trasformazione delle città, spesso basati su reazioni frammentarie alle sollecitazioni esterne che arrivano da bandi di finanziamento tematici (europei, nazionali, e regionali), nel migliore dei casi, ma anche basati su procedure viziata, molto in uso negli ultimi decenni, in cui sono i progettisti, in sodalizio con rappresentanti o garanti politici, a offrire progetti e relativi finanziamenti al governo della città. Questa consuetudine ha portato ad avere quasi in ogni Comune una nuova chiesa, una palestra, un parcheggio, una strada perimetrale (le cosiddette varianti), a volte al limite dell'effettivo bisogno e anche in deroga a previsioni urbanistiche che, sebbene

3. Gli elaborati della convenzione, stipulata tra il Comune di Petralia e il Dipartimento di Architettura, sono stati consegnati nel 2012: progetto redatto da Teresa La Rocca e Gaetano Licata; coll. Gabriele Adamo, Giuseppe Arici, Raffaella Campanella, Sebastiano Leotta, Cinzia Agnello, Antonella Grassedonio, Roberta Grassedonio, Gabriele Stanislao Anello, Valentino Consiglio.

4. La discussione intorno all'urbanità, venne iniziata da Edgar Salin, nel 1961 (Conferenza ad Augsburg nel 1961 dal titolo "Urbanitaet"). Qui Salin sottolineava la dimensione sociale, culturale e politica dell'urbanità. Cfr: TH. SIEVERTS, *Zwischenstadt. Nota n. 20. Bauwelt Fundamente n. 118. Vieweg Verlag, Braunschweig/Wiesbaden, 1997.*

approvate, rimangono sulla carta. Per anni questa è stata la modalità di realizzazione di progetti pubblici, specialmente in piccoli centri urbani, come tanti ve ne sono nelle Madonie. Effetto intrinseco di questo procedere è stato che i progetti pubblici, spesso, non hanno avuto nessuna vera legittimazione né nella selezione dei progettisti né in quella delle proposte; per non parlare della assenza di partecipazione o condivisione collettiva nei processi di formazione della domanda di servizi e della conseguente mancata formazione di una opinione dei cittadini sulla politica urbana della propria città. In alcuni casi queste pratiche viziate non sono andate a buon fine e hanno prodotto opere incompiute, *scheletri-rovine* alla cui presenza ci siamo ormai assuefatti.

In linea con lo studio di fattibilità generale prodotto al proprio interno, il Comune ha stipulato nel 2011 una convenzione con il Dipartimento di Architettura dell'Università di Palermo, per approfondirne i contenuti e le idee. Insieme si è focalizzato l'oggetto della convenzione nello "Studio preliminare per la riqualificazione del centro storico, mediante la sistemazione delle aree di accesso e delle vie pedonali" (responsabili scientifici: Teresa La Rocca e Gaetano Licata)³, in questo modo già calibrando lo studio, non come fine a se stesso (la mobilità urbana) ma come mezzo per la riattivazione della urbanità⁴ perduta del centro storico, conseguente all'abbandono da parte dei suoi abitanti, diretti verso quartieri più confortevoli, topograficamente più addomesticabili e



Il Duomo dal versante orientale.

dove poter arrivare fino all'uscio di casa con l'automobile. Un obiettivo della convenzione era quello di cominciare a dare corpo a una specie di parco progetti di cui l'amministrazione comunale si voleva dotare, progetti quantificati, verificati e che potessero essere ben comunicati. Su di essi l'Amministrazione avrebbe poi potuto fondare le linee programmatiche di politica urbana, utilizzandoli per la richiesta di finanziamenti esterni o a riferimento di investimenti propri rivolti alla loro realizzazione. Sono stati elaborati quattro progetti per specifiche aree che hanno posto precise questioni, facilmente paragonabili con situazioni analoghe in altri piccoli centri urbani nelle Madonie.

Progetto 01 - Sistema di mobilità pedonale tra il quartiere Pusterna e la Piazza Duomo.

Il quartiere Pusterna è uno dei primi quartieri d'espansione del nucleo originario della città, il Castello. La sua conformazione deriva dall'adagiarsi alla ripida orografia del sito di un nucleo di abitazioni disposte tra sinuose e ripide viuzze, intervallate da gradonate e scalinate laddove la pendenza si fa più ripida. Il traffico veicolare è ridotto a qualche strada di attraversamento parziale.

Per queste ragioni, il quartiere si è progressivamente spopolato, nonostante la sua prossimità con il centro della città e con la piazza del Duomo. Il progetto si pone un duplice obiettivo: l'introduzione di un sistema di mobilità pedonale e il conseguente recupero del quartiere. L'idea generale è quella di introdurre degli ascensori urbani all'interno di tre piccole case abbandonate e uno all'interno di una delle arcate costruite per l'allargamento della piazza Duomo risalente alla seconda metà dell'800.

Progetto 02 - Rifunzionalizzazione del parcheggio Cusi e percorso quartiere Pirilla / Piazza Duomo

Il progetto riguarda la rifunzionalizzazione e il restyling di un parcheggio esistente situato all'ingresso nord della città e prevede la ristrutturazione dell'edificio per accogliere funzioni e attività nuove e differenziate: servizi nel primo e secondo livello, parcheggio coperto nel terzo e nel quarto e in copertura, incrementando i posti auto dagli attuali 15 a 47. L'operazione di trasformazione è anche l'occasione per rendere il parcheggio elemento nodale - il suo nuovo ascensore - e intermedio di un sistema di percorsi a scala



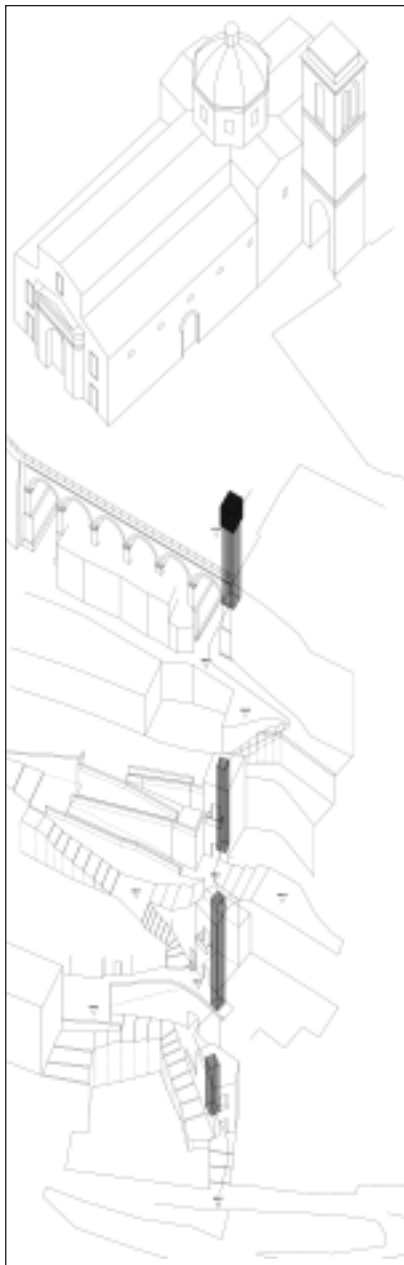
Area in cui è previsto il parcheggio Garibaldi.

urbana, tra il quartiere d'espansione Pirilla e il centro storico della città, facilitando così la mobilità pedonale da e verso la Piazza Duomo.

Progetto 03 - Parcheggio Garibaldi

L'area di progetto è situata in prossimità dell'ingresso alla città, in posizione opposta al Parcheggio Cusi, proprio all'inizio del Corso Paolo Agliata, via urbana principale di Petralia Sottana. La sua posizione strategica fa sì che, una volta posteggiata l'auto, si possa raggiungere facilmente a piedi il centro della città. Il progetto recupera i resti di un sistema di parcheggi in gran parte rimasto incompiuto, composto da due costruzioni in scheletro di cemento armato a cavallo di un torrente. Il progetto prevede:

- una nuova giacitura del parcheggio che tiene conto dei vincoli cui



è soggetta l'area (distacco di venti metri dal canale torrentizio);
 - l'uso parziale della strada d'accesso esistente;
 - la costruzione di un sistema di risalita meccanica e pedonale come collegamento diretto tra ciascun piano del parcheggio e la strada statale;
 - il ripristino del paesaggio, una volta demolita la piattaforma esistente che corrispondeva al piano di parcheggio più basso previsto dal progetto incompiuto.

Progetto 04 - Percorso pedonale tra il Monumento ai Caduti di Corso Paolo Agliata e la Pineta

Il centro storico di Petralia Sottana è caratterizzato dalla frattura tra il centro abitato e la sua Rocca, dove, una volta, c'era il Castello. La parte alta della città è la sede di quasi tutte le attrezzature sportive e per il tempo libero. Due parti di città che restano lontane per la conformazione topografica del sito, ma in realtà in linea d'aria vicinissimi. L'obiettivo è quello di affidare alla facilitazione



Individuazione dei punti di risalita meccanica.
 Orografia e abitazioni.

dei percorsi pedonali il recupero dell'intero quartiere e la fruizione diretta dei centri sportivi che sono faticosamente raggiungibili a piedi. La scelta più giusta ci è sembrata quella di collocare la risalita meccanica in una *stanza a cielo aperto*, scavata nella roccia dietro il monumento ai caduti, considerato da tutti "la piazza", il luogo pubblico di incontro e di ritrovo più importante della città. Questa *stanza*, di una altezza di circa 35 metri, ha una sezione verticale variabile, così da permettere alla luce di arrivare fino al fondo, ed è raggiungibile dalla piazza tramite una galleria a partire da un portale ricavato nel muro che circonda il monumento.

Nello spazio della *stanza* sono installati liberamente due ascensori panoramici, il cui arrivo è previsto su una piazzola esistente, in prossimità della *croce*. Per completare il percorso di risalita dal centro urbano alla pineta, e quindi agli impianti sportivi, saranno realizzati due tratti di binari fissi per ascensori inclinati, che, a seconda della topografia che incontrano, cambiano il loro rapporto con essa, con variazioni di sezione che consentono il loro passaggio in trincea, in galleria o in quota.

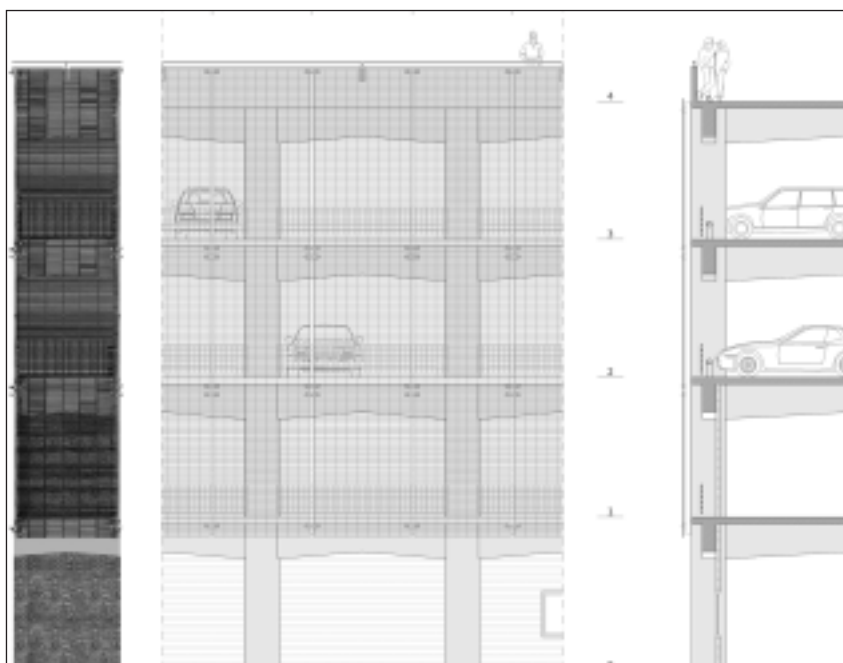
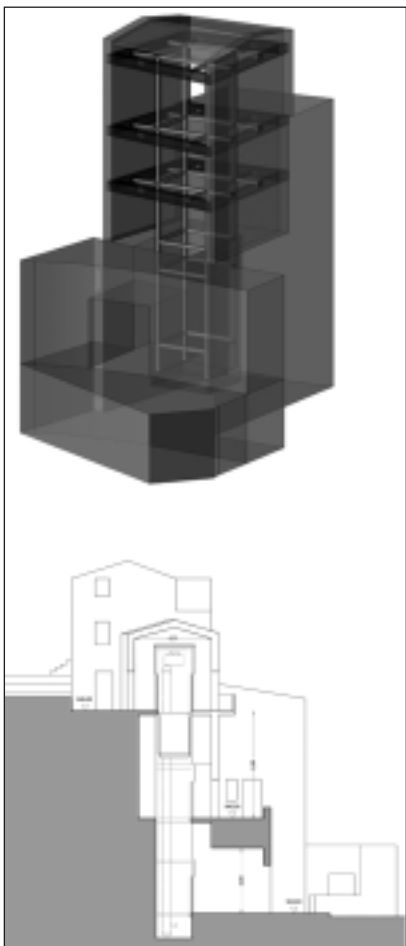


Verso un masterplan di progetti.

Lo studio proposto, attraverso le sue elaborazioni e le interazioni di progetto, vuole essere una possibile risposta sintetica a una situazione specifica; e forma, concretamente, un primo bagaglio di proposte - verificate e plausibile (di cui le prime due già approvate dalla Soprintendenza ai Beni culturali e paesaggistici) - da integrare ad altri progetti già in corso o da programmare, in una sorta di masterplan, depositario di informazioni e tracce per la redazione di tutti i piani urbanistici normati e obbligatori, altrimenti meri adempimenti burocratici e solo utili a regolamentare il regime dei suoli.

Questioni generalizzabili.

La redazione dei quattro progetti consente di declinare, a posteriori e a partire dalle specifiche condizioni materiali e immateriali di cui si diceva in apertura, precise questioni generalizzabili ai centri urbani analoghi nelle Madonie.



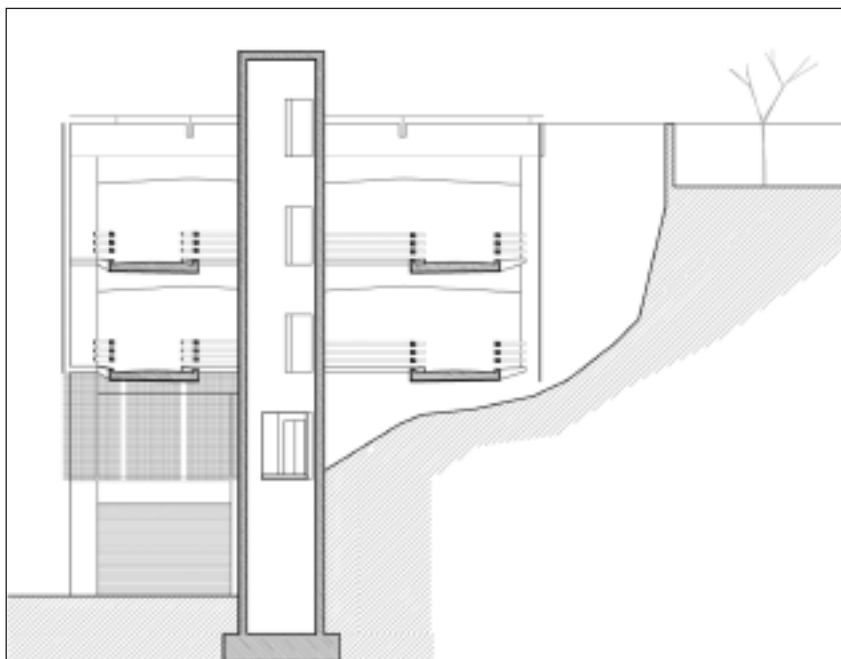
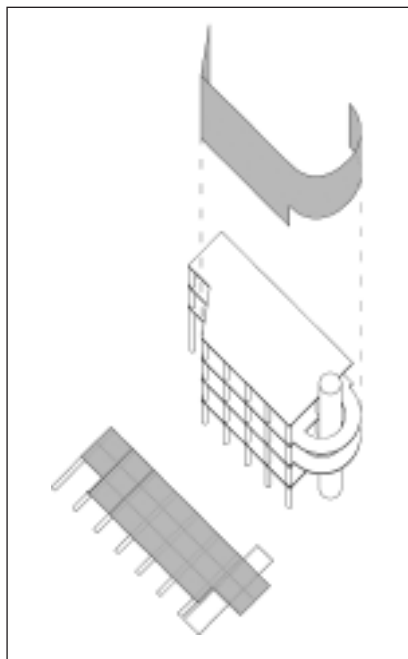
Edilizia contemporanea e ipotesi di riuso per i sistemi di risalita. Restyling della facciata dell'edificio riutilizzato per il parcheggio Garibaldi.

Le case a più ingressi.

Tipologia tipica nei tessuti urbani cresciuti su una topografia a elevata pendenza sono le case a torre, costruite su particelle molto piccole, che si sviluppano in altezza fino a 4-5 piani.

La caratteristica ricorrente di queste case è quella di avere più ingressi a quote diverse. La linea di terra nei prospetti è a una altezza diversa, con pendenze mutevoli per seguire le strade alle quali le case sono inestricabilmente collegate. Ma anche le strade stesse, a volte, si piegano verso gli ingressi per consentirne l'accesso continuo oppure si trasformano in speciali scale che - in rilevato o in scavo - raccordano la soglia di ingresso e la strada alla quota dei diversi piani terra.

Questa speciale condizione consente di trasformare alcune di queste case in contenitori/involucri di ascensori urbani, dove gli ingressi a diverse altezze sono le loro naturali fermate. A quel punto, scegliendo opportunamente una sequenza di case di questo tipo, a quote diverse ma vicine tra di loro, si riescono a superare elevati dislivelli di parti di città. La trasformazione prodotta è tutta

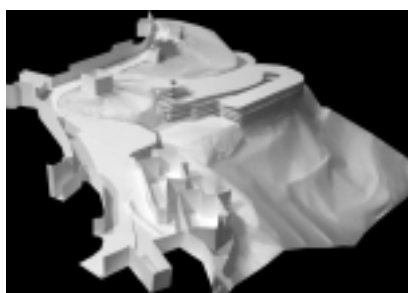


all'interno, addirittura la nuova incastellatura dell'ascensore, opportunamente ancorata alle pareti perimetrali, è allo stesso tempo struttura che porta la cabina e i meccanismi dell'ascensore, ma anche principale elemento statico del consolidamento dell'intero edificio, ormai senza piani orizzontali interni demoliti allo scopo. Nulla si vede dall'esterno, argomento tanto caro ai conservatori e, in genere, alle soprintendenze. In verità, si vede molto più di prima, si inverte l'interno della casa, prima privato, in un esterno pubblico fruibile proprio da dove prima si abitava, attraverso il passaggio della ascensore trasparente.



Gli edifici bastione.

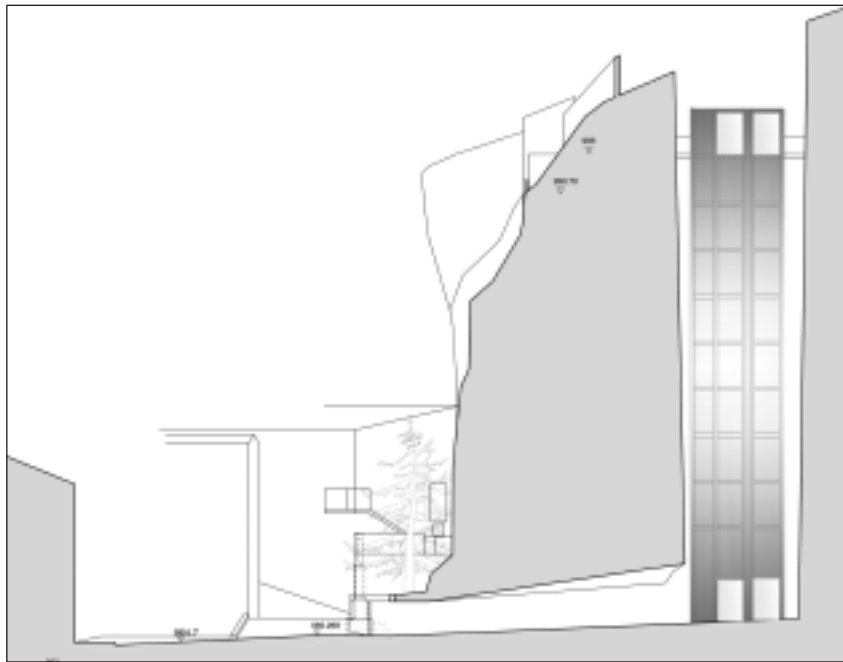
Una situazione speciale si presenta in alcune strutture di grandi dimensioni, che in sezione verticale stanno tra due strade parallele a quote diverse e che non sono mai isolati perché non hanno tutte le pareti esterne. Come nel caso del Parcheggio Cusi, questo fa sì che il solaio di copertura sia contemporaneamente tetto e ampliamento dello spazio della strada che lo lambisce. Edifici di questo tipo sono anche strutture di sostegno del suolo tra le due strade che li delimitano, quindi hanno sempre almeno un lato completamente cieco e uno completamente illuminato. Una struttura che segue lo stesso principio supporta l'ampliamento di Piazza Duomo a Petralia Sottana, con grandi arcate di sostegno in pietra, al di sotto delle quali si sono poi re-innestate le case che si trovavano lì prima al posto degli archi.



La presenza di questi edifici, quasi impercettibili in planimetria in dipendenza del notevole dislivello del suolo, è notevole in prospetto e nello skyline urbano - come quasi sempre accade in città costruite in declivio - presenza accentuata nel caso di edifici pubblici per le loro maggiori dimensioni.



Questa particolare condizione li rende indispensabili non solo per il loro valore intrinseco o per il loro radicamento nel tessuto urbano o per il sostegno del suolo retrostante: in caso di trasformazione, sono disponibili - proprio perché pubblici - per un lavoro di rifacimento e rimodulazione delle facciate/fronti e adatti a essere integrati in percorsi di risalita. Ciò può avvenire utilizzando opportunamente sia i collegamenti verticali loro propri (ascensori e



Metodi di modellazione del suolo.

scale, esistenti o da integrare) - anche per un pubblico che è solo di passaggio - facilitando la sezione verticale operazioni di questo tipo.

La modellazione del suolo.

Per la realizzazione di nuovi servizi pubblici per lo sport, il tempo libero, i parcheggi e altri edifici che per dimensioni sono difficilmente realizzabili nei centri urbani consolidati, si sono scelte aree ai bordi dell'edificato storico, lì dove di solito la città non è potuta crescere per condizioni topografiche proibitive (stiamo parlando di superfici prevalentemente intatte e ancora nella loro conformazione naturale). La possibilità di realizzare qui nuovi edifici o di trasformare quelli esistenti (alcuni incompiuti) dipende, in maniera determinante, dal rapporto del manufatto con il suolo. Questo rapporto può ridursi al minimo, attraverso il contatto puntuale dei sostegni statici per sostenere la costruzione sovrastante, lasciando indisturbata la vegetazione e il declivio naturale o, al contrario, interrando il manufatto il più possibile in modo da ridurre la presenza nella vista a distanza dello skyline urbano. Tra questi due estremi - tra totale evidenza e totale *camouflage* - si può pervenire a una nuova modellazione del suolo, che diventa così alveo dell'edificio, modificandolo a favore di una maggior interazione tra edificio e natura.

Rimodellare il suolo (per esempio, riutilizzando quanto estratto per lo scavo) comporta un attento ripensamento dei percorsi naturali dell'acqua, compluvi e impluvi che il tempo ha formato, ma, anche, il ripristino della continuità della vegetazione in un equilibrio ogni volta da inventare. E, nel caso estremo di manufatti esistenti che hanno apportato danni irreparabili alla conformazione naturale o, ancora peggio, di manufatti realizzati in aree pericolose dal punto di vista idrogeologico, non rimane altro che la demolizione e una rimodellazione del suolo, orientata a far assumere ai luoghi danneggiati una condizione congruente con quella originaria, e l'avvio di processi di rinaturazione.

Le costruzioni per scavo.

Gli elevati dislivelli naturali di natura rocciosa hanno portato alla



lenta articolazione delle città in una parte bassa e una alta, il cui raccordo, oggi, avviene principalmente tramite strade carrabili che, per superare distanze in linea d'aria irrisorie, comportano il percorso di diverse centinaia di metri con mezzi pubblici o privati. Trattandosi di dislivelli che possono superare i 30 metri - ancora più complicati se si trovano in tessuti urbani storici - il loro superamento comporta sistemi di risalita complessi e di forte novità rispetto all'esistente. È chiaro che il problema non è se si debbano o meno nascondere, ma il modo, le motivazioni, il senso che questi nuovi elementi di collegamento verticale possono avere e in quale misura possono determinare un nuovo equilibrio, con gli inevitabili vantaggi e svantaggi, rispetto alla situazione preesistente. La gamma delle possibilità oscilla tra sistemi di collegamento, verticale o obliquo, visibili e chiaramente connotati nella forma e meno evidenti, fino alla loro quasi completa scomparsa attraverso un lavoro di scavo e di sottrazione di materia. Uno scavo/pozzo/trincea verticale o inclinato, all'interno di un



Tracciati dei percorsi.
 Planimetria generale dei progetti
 proposti.
 Veduta da occidente.

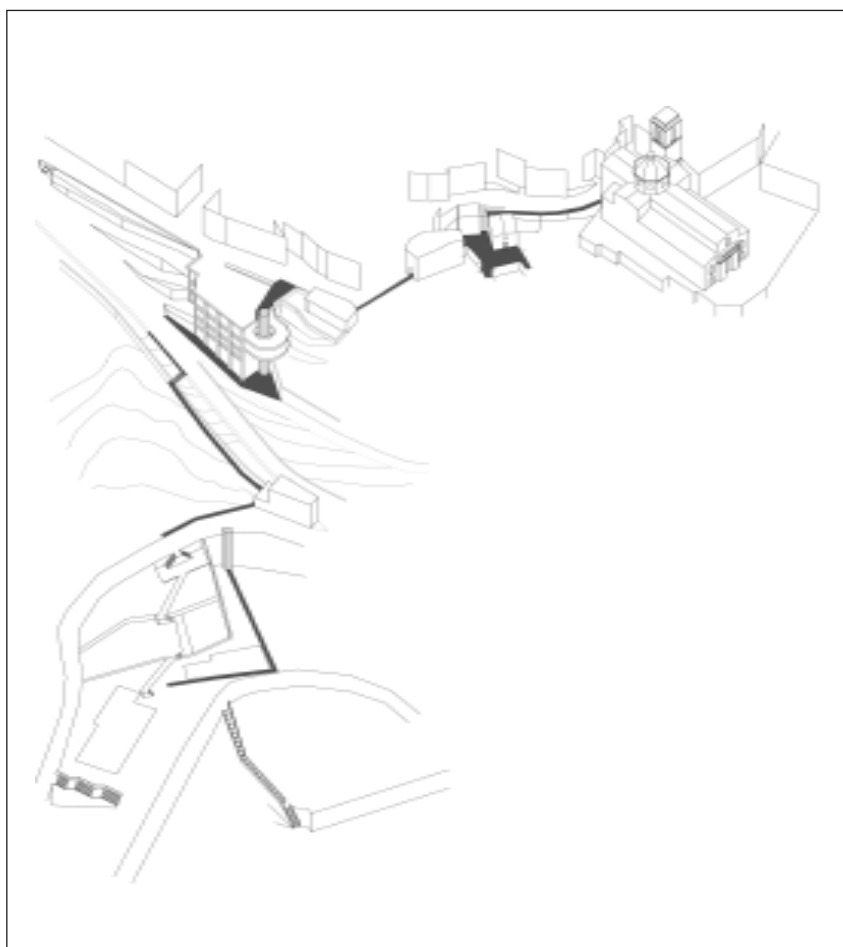




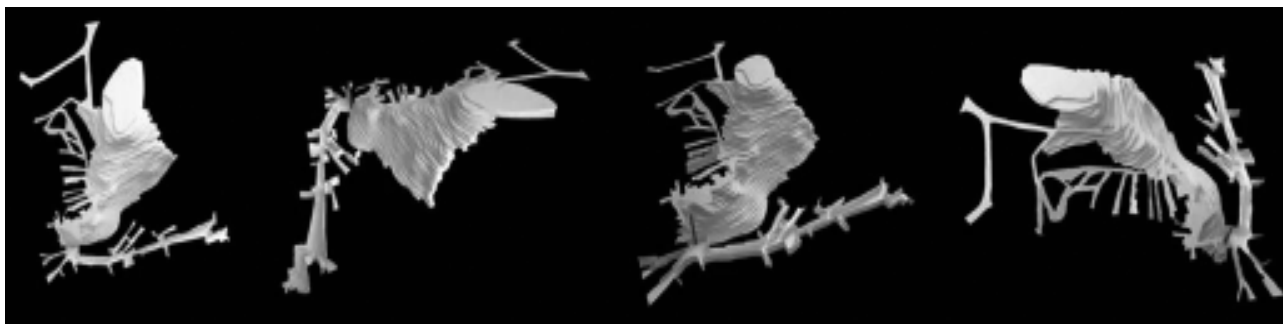
terrapieno/dislivello, conferisce una dimensione esperienziale all'attraversamento se è considerato non come uno scavo tecnico ma come uno spazio ipogeo, ampio e naturalmente illuminato, e se contiene al suo interno un dispositivo di risalita trasparente.

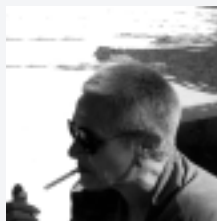
Il tema della mobilità nei tessuti urbani storici a topografia complessa, seppur comporta interventi di un certo rilievo anche dal punto di vista tecnico, può innescare cicli virtuosi di riqualificazione urbana. Questa ottica impedisce che ciascun intervento sia governato dalla logica della risoluzione tecnica specifica e circoscrivibile a ciascun caso e orienta invece verso una visione integrata con i sistemi di circolazione, gli spazi pubblici e la sostanza architettonica esistente⁵. Ma è indispensabile avere un atteggiamento propenso alla innovazione, unica strada possibile per frenare il degrado e lo svuotamento di senso verso il quale ormai molti piccoli centri urbani si stanno avviando e, quindi, unica strada verso la loro reale conservazione.

5. Molti città e luoghi con caratteristiche analoghe hanno già realizzato operazioni di questo tipo. Solo a titolo di esempio: gli ascensori urbani di Marburgo già negli anni '80. Più recenti ed esemplari per la loro integrazione con i tessuti urbani e il paesaggio sono i sistemi di risalita del Castello di Rivoli, architetti Hubmann & Vass (2012) o quello di Toledo/La Granja, architetti Martínez Lapeña-Torres (1997/2000).

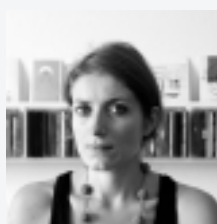


Sezioni tipo dei percorsi.
Percorso pedonale tra il Monumento ai Caduti del corso Paolo Agliata e la Pineta.
Modello generale del paese.





MARCELLA APRILE, nata nel 1947, è professore ordinario ICAR 15; insegna *Arte dei giardini e architettura del paesaggio* nel CLM4 in Architettura a Palermo.



ISABELLA FERA, nata nel 1976, è PhD in *Progettazione Architettonica* e titolare di assegno di ricerca presso il Dipartimento di Architettura.



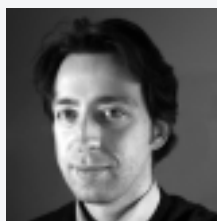
GAETANO LICATA, nato nel 1967, è professore associato ICAR 14; insegna *Progettazione architettonica* nel CLM4 in Architettura a Palermo.



RENATA PRESCIA, nata nel 1960, è ricercatore confermato ICAR 19; insegna *Restauro dei monumenti* nel CLM4 in Architettura a Palermo.



ROSARIO SCADUTO, nato nel 1959, è ricercatore confermato ICAR 19; insegna *Restauro dei monumenti* nel CLM4 in Architettura ad Agrigento.



G. MASSIMO VENTIMIGLIA, nato nel 1976, è ricercatore confermato ICAR 19; insegna *Restauro dei monumenti* nel CLM4 in Architettura a Palermo.



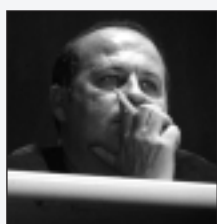
M. ISABELLA VESCO, nata nel 1949, è professore associato ICAR 16; insegna *Architettura degli interni* nel CLM4 in Architettura a Palermo.



ROBERTO COLLOVÀ, nato nel 1943, è professore ordinario ICAR 14.



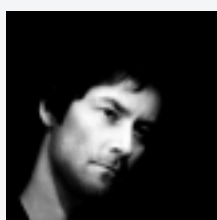
C. ANNA CATANIA, nata nel 1965, è PhD in *Disegno Industriale Arti Figurative e Applicate*; è docente a contratto nel CL in Disegno industriale a Palermo.



BENEDETTO INZERILLO, nato nel 1964, è PhD in *Disegno Industriale Arti Figurative e Applicate*; è docente a contratto nel CL in Disegno industriale a Palermo.



ANGELO PANTINA, nato nel 1951, è ricercatore confermato ICAR 13; insegna *Disegno Industriale* nel CL in Disegno Industriale a Palermo.



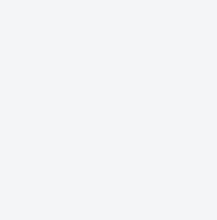
DARIO RUSSO, nato nel 1972, è ricercatore confermato ICAR 13; insegna *Teoria e storia del disegno industriale* nel CL in Disegno industriale a Palermo.



FRANCESCO TOMASELLI, nato nel 1953, è professore ordinario ICAR 19; insegna *Restauro dei monumenti* nel CLM4 in Architettura ad Agrigento.



VIVIANA TRAPANI, nata nel 1956, è professore associato ICAR 13; insegna *Disegno Industriale* nel CL in Disegno Industriale a Palermo.



MARIELLA LA GUIDARA, nata nel 1958, è architetto professionista.

Madonie, Madonie è un testo che incrocia diversi punti di vista teorico- progettuali su un territorio - il comprensorio del Parco delle Madonie - che esprime un habitat caratterizzato da un intenso e storicizzato rapporto tra ambiente naturale e processi di antropizzazione; un territorio dall'identità forte e debole contemporaneamente, perché accanto a una precisa fisionomia paesaggistica, alla diffusione di testimonianze di una cultura materiale ricca e stratificata, alla vitalità di molte delle comunità locali vi si manifestano, oggi, palesi difficoltà nell'attivazione di nuove linee di sviluppo socio-economico e produttivo tali da valorizzarne e riattivarne le molte qualità e peculiarità. Questa riflessione a più voci su temi e problemi del comprensorio madonita è stata avviata dalla rilettura di un corpus di disegni prodotti in occasione del Censimento del patrimonio tradizionale fisso delle Madonie, commissionato dall'Ente Parco delle Madonie e curato da Michele Argentino: un ricco repertorio di disegni e annotazioni sulla cultura architettonica e materiale delle Madonie che testimonia l'irreversibilità di un processo di trasformazione di modi di vita, di produzione e delle relative forme di insediamento.