



Strada Paesaggio Città

La città in estensione tra Palermo e Agrigento

a cura di

ANTONINO MARGAGLIOTTA

saggi e contributi di

**VALENTINA ACIERNO, SALVATORE AMOROSO, GIUSEPPE BAZAN, AURELIO BURGIO, VITO CAPPIELLO,
DOMENICO COSTANTINO, VINCENZO FALLETTA, SERENA MAFFIOLETTI, ANTONINO MARGAGLIOTTA, BRUNO MESSINA,
FEDERICO MURRONE, PAOLA NICITA, GIOVANNI PALAZZO, ANDREA PIRAINO, SALVATORE RUGINO,
SERENA SANZO, ADRIANA SARRO, ROSARIO SCHICCHI, FABIO SEDIA, CESARINA SIDDI, ROBERTO SORDINA,
ROBERTA TORRE, GRAZIELLA TROVATO MOYA, GIOVANNI FRANCESCO TUZZOLINO, CHIARA VISENTIN**

GANGEMI  EDITORE

T+A TERRITORI DI ARCHITETTURA

Collana diretta da Luigi Ramazzotti

Comitato scientifico:

JUAN CALATRAVA ESCOBAR

CARLO GIAMMARCO

PASCAL LEJARRE

CARLO MANZO

ANTONINO MARGAGLIOTTA

FRANCESCO RISPOLI

ANDREA SCIASCIA

GIUSEPPE STRAPPA

Il comitato scientifico valuta la qualità delle ricerche e la pertinenza delle stesse al tema della Collana. Tutti i lavori pubblicati sono sottoposti a peer review.

La presente pubblicazione è realizzata con i fondi assegnati all'Unità del Dipartimento di Architettura (Facoltà di Ingegneria) dell'Università degli Studi di Palermo per la Ricerca Nazionale PRIN 2009 "Dalla campagna urbanizzata alla città in estensione: le norme compositive dell'architettura del territorio dei centri minori" finanziata dal Ministero dell'Istruzione dell'Università e della Ricerca.

Coordinatore nazionale del programma di ricerca: Prof. Luigi Ramazzotti, Università degli Studi di Roma "Tor Vergata".
Responsabili scientifici delle unità di ricerca: Prof. Carlo Alessandro Manzo (Seconda Università di Napoli), Prof. Antonino Margagliotta (Università degli Studi di Palermo), Prof. Francesco Rispoli (Università degli Studi di Napoli "Federico II"), Prof. Andrea Sciascia (Università degli Studi di Palermo), Prof. Giuseppe Strappa (Università di Roma "La Sapienza").

Gruppo di ricerca: Antonino Margagliotta, Valentina Acierno, Domenico Costantino, Giovanni Palazzo, Giovanni Francesco Tuzzolino, Salvatore Rugino, Fabio Sedia, Serena Sanzo (coll.).

Impaginazione e grafica: Fabio Sedia



Proprietà letteraria riservata
Gangemi Editore spa
Piazza San Pantaleo 4, Roma
www.gangemieditore.it

Nessuna parte di questa
pubblicazione può essere
memorizzata, fotocopiata o
comunque riprodotta senza
le dovute autorizzazioni.

*Le nuove edizioni sono disponibili
in Italia e all'estero anche in
versione ebook.*

*Our publications, both as books
and ebooks, are available in Italy
and abroad.*

ISBN 978-88-492-7925-2

In copertina: Territorio tra Palermo e Agrigento attraversato dalla S.S. 121-189, disegno di Fabio Sedia

Strada Paesaggio Città

La città in estensione tra Palermo e Agrigento

a cura di
Antonino Margagliotta

presentazione di
Luigi Ramazzotti

saggi e contributi di

Valentina Acierno, Salvatore Amoroso, Giuseppe Bazan, Aurelio Burgio, Vito Capiello,
Domenico Costantino, Vincenzo Falletta, Serena Maffioletti, Antonino Margagliotta, Bruno Messina,
Federico Murrone, Paola Nicita, Giovanni Palazzo, Andrea Piraino, Salvatore Rugino,
Serena Sanzo, Adriana Sarro, Rosario Schicchi, Fabio Sedia, Cesarina Siddi, Roberto Sordina,
Roberta Torre, Graziella Trovato Moya, Giovanni Francesco Tuzzolino, Chiara Visentin

GANGEMI EDITORE
INTERNATIONAL PUBLISHING

Crediti

Fotografie

Tutte le fotografie sono di Giovanni Palazzo, tranne: 26, V. Vassallo; 36 (in alto) e 40, G. Princiotta; 54, Archivio TCI Milano; 62 P. Galletta; 66 A. Margagliotta.

Le foto dell'Album storico *Palermo-Girgenti*: Misilmeri, Villafrati, Vicari, Lercara, Campofranco - Collezione Margagliotta; Marineo, Cefalà, Manganaro, Castronovo, Comitini – Archivio TCI Milano; Casteltermini - Collezione V. Gugliotta.

Immagini

20 *Strada di Sicilia*, in "Le vie d'Italia", anno LXV n.1, gennaio 1959, p. 52; 34-35 ANAS Regione Sicilia; 54 in E.C.L.S., *Il latifondo siciliano*, Palermo 1942; 116 P. Klee, *Paesaggio siciliano* e *Sicilia*, in T. Sparagli e M. Margozi, *Paul Klee e l'Italia*, Milano 2012, p. 81 e p. 91; 117: a) *Stralcio ortofoto Sicilia*, Geoportale Regione Siciliana; b) *Sicilia*, in Touring Club Italiano, *Guida itineraria Italia insulare Possedimenti e Colonie*, Milano 1931, p. 8; c) *Bivio Manganaro - Palermo*, Guida del T.C.I., 1956; d) *Carta d'Italia del Touring Club*, Foglio 50 (1919); 118: a) *Carta stradale della Sicilia allegata alla relazione del 20 Agosto 1865 dell'Ispettore del Genio Civile Commendatore Carlo Possenti*; b) *Isola di Sicilia*, Archivio E.S.A. - Palermo; c) *Road Map Sicily - U.S. Army* (1943), Collezione privata; d) *Carta Stradale della Sicilia* (1968), Ufficio Cartografico del T.C.I. - Milano; 119: a) *Stralci della Carta della Sicilia* di S. von Schmettau, in L. Dufour, *La Sicilia disegnata. La carta di Samuel von Schmettau (1720 - 1721)*, Palermo 1995; b) Elaborazione *Tavolette 1:50000* (1975), Dipartimento di Architettura di Palermo; 126-137: *Ortofoto volo E.S.A.* (1955), Archivio E.S.A. - Palermo, *Ortofoto Geoportale Regione Siciliana*.

Elaborazioni

Schemi, disegni ed elaborazioni grafiche degli apparati di F. Sedia; 20 e 28 A. Margagliotta; 26 D. Giannola, G. Triolo, O. Salvo; 57-58 A. Sarro; 114-115, Allievi del Laboratorio 5 di Progettazione architettonica, a.a. 2012-13 (prof. A. Margagliotta); 117 Modello tridimensionale, D. Piazza M. Provenzano; 126-137 Schemi crescita urbana, Allievi del Laboratorio di Progettazione architettonica 2, a.a. 2012-13 (prof. A. Margagliotta).

Ringraziamenti

Questo libro è il risultato di un lavoro che ha coinvolto moltissime persone che, in forme diverse, sono state coinvolte nella ricerca. Il ringraziamento va innanzitutto al gruppo di lavoro e a coloro che hanno elaborato i contributi e le proposte progettuali che danno pregio al volume, molti dei quali hanno preso parte alle Giornate di studio *STRADA PAESAGGI/CITTÀ* svoltesi a Palermo i giorni 13-14-15 maggio 2013, in cui si sono discussi i temi della trasformazione del paesaggio siciliano nel rapporto tra infrastruttura, campagna e centri urbani.

Approfitto per ringraziare anche coloro che hanno partecipato a questo significativo momento dell'attività di ricerca: Roberto Lagalla (Rettore dell'Università di Palermo), Antonino Bartolotta (Assessore Regionale alle Infrastrutture e Mobilità), Giuseppe Trombino (Coordi-

natore del CdS Ingegneria edile - Architettura), João Nunes (architetto paesaggista, Proap); Nicola Giuliano Leone, Marcello Panzarella e Andrea Sciascia (Università di Palermo); Roberto Sordina (IUAV); Maurizio Aramini (Direzione centrale ANAS). Sono grato, inoltre, ai miei collaboratori che contribuito alla riuscita della manifestazione e fatto da tramite nelle fasi di redazione dei progetti: Gianni Geraci, Giada Marchese, Ignazio Saitta, Francesco Scrudato, Antonino Davide Siragusa, Vincenzo Spataro, Francesco Paolo Testagrossa. Il ringraziamento va pure ai miei studenti del CdS in Ingegneria edile - Architettura di Palermo e del CdS in Architettura, sede di Agrigento che, nell'anno accademico 2012-13, sono stati coinvolti nelle esercitazioni e nella didattica del progetto sui temi della ricerca. Lo studio si è avvalso della collaborazione di

ANAS Sicilia e dell'Assessorato Regionale alle Infrastrutture e Mobilità (con cui è stato attivato un protocollo di intesa); alcune attività di documentazione, inoltre, sono state svolte presso l'archivio dell'E.S.A. di Palermo (grazie alla disponibilità dell'ing. Benedetto Mirto e dell'ing. Angelo Morello) e l'Archivio del Touring Club Italiano di Milano (con il valido supporto della dott.ssa Luciana Senna).

Desidero, infine, ringraziare Fabrizio Micari e Marcella Aprile, allora rispettivamente preside della Facoltà di Ingegneria e direttore del Dipartimento di Architettura. Non può mancare il sentito ringraziamento al coordinatore nazionale del PRIN Luigi Ramazzotti, per il sostegno offerto all'unità di ricerca, e ad Antonella Falzetti, per il coordinamento dell'attività redazionale del volume.

Indice

| | |
|---|----|
| La campagna e l'inconscio della città LUGI RAMAZZOTTI | 7 |
| Continuità del pensiero e discontinuità del fare ANTONINO MARGAGLIOTTA | 13 |
| LA DEFINIZIONE DI UN CONTESTO | 19 |
| LINEE DI ATTRAVERSAMENTO | |
| Sulla strada tra Palermo e Agrigento ANTONINO MARGAGLIOTTA | 21 |
| Le direttrici viarie dell'antichità tra Palermo e Agrigento AURELIO BURGIO | 23 |
| La linea ferroviaria Palermo-Girgenti SALVATORE AMOROSO | 25 |
| Da Palermo ad Agrigento in viaggio sulle statali GIOVANNI PALAZZO | 27 |
| Strategie di programmazione della Regione Sicilia VINCENZO FALLETTA | 31 |
| Trasformazioni recenti della strada FEDERICO MURRONE | 33 |
| SUOLO | |
| Tra Palermo e Agrigento. Note per una poetica della deriva GIOVANNI FRANCESCO TUZZOLINO | 39 |
| Natura e campagna coltivata ROSARIO SCHICCHI, GIUSEPPE BAZAN | 41 |
| Paesaggi consumati SALVATORE RUGINO | 43 |
| Riferimenti normativi. Carta del paesaggio SERENA SANZO | 45 |
| LUOGHI URBANI | |
| Processi di urbanizzazione e forma urbana DOMENICO COSTANTINO | 49 |
| Declinazioni e strategie di progetto nei centri minori VALENTINA ACIERNO | 51 |
| Microubanità. Forme di estensione ante-litteram FABIO SEDIA | 53 |
| Paesaggi attraverso i luoghi ADRIANA SARRO | 55 |

| | |
|--|-----|
| ALTRE VISIONI | |
| Il paesaggio siciliano: quando Marilyn incontra Plutone | 61 |
| ROBERTA TORRE | |
| Le strade del paesaggio | 63 |
| PAOLA NICITA | |
| Una nuova governance per lo sviluppo del territorio | 65 |
| ANDREA PIRAINO | |
| DENTRO I PROCESSI DI TRASFORMAZIONE | 69 |
| PROGETTI | |
| La ricerca nel progetto | 71 |
| ANTONINO MARGAGLIOTTA | |
| Villabate | 72 |
| BRUNO MESSINA | |
| Bolognetta | 76 |
| SERENA MAFFIOLETTI, ROBERTO SORDINA | |
| Villafrati | 82 |
| VITO CAPPIELLO | |
| Lercara Friddi | 86 |
| GRAZIELLA TROVATO MOYA | |
| Cammarata Gemini | 92 |
| CESARINA SIDDI | |
| Aragona | 98 |
| CHIARA VISENTIN | |
| Progetti didattici | 102 |
| ANTONINO MARGAGLIOTTA | |
| CONCLUSIONI | |
| Verso una nuova città | 113 |
| ANTONINO MARGAGLIOTTA | |
| ICONOGRAFIA E CARTOGRAFIA | 117 |
| APPARATI | |
| Bibliografia | 140 |
| Note biografiche degli autori | 142 |

La campagna e l'inconscio della città

La *città in estensione* (in seguito CinE) è una congettura su una forma inedita di città, latente quanto plausibile. A quasi quarant'anni di distanza gli enunciati di G. Samonà costituiscono ancora un punto di riferimento fecondo? È comune convincimento che Samonà, con formidabile intuizione e adeguate argomentazioni, abbia indicato una direzione di ricerca che dischiude scenari nuovi e inesplorati¹.

La CinE prende avvio da un problema ancora attuale e scottante: il consumo onnivoro di territorio da parte delle formazioni urbane/metropolitane e la scomparsa dei suoli agricoli, in uno con le formazioni economiche e sociali che li hanno storicamente amministrati. Molte condizioni sono cambiate rispetto all'Italia degli anni '70, mentre restano, irrisolte, le questioni di fondo sollevate. Vale la pena allora mettere alla prova la capacità di tenuta della CinE, che consideriamo come una teoria generale della città, e sviluppare una parte della ricerca come procedimento teso a confermare, o eventualmente a confutare, gli enunciati in essa avanzati.

Non è probabilmente casuale il fatto che G.S., nonostante alcune articolate descrizioni, non abbia lasciato modelli o progetti. Le 'motivazioni architettoniche' si manifestano per mezzo di scritture e narrazioni, che spiegano i valori iconico-figurativi dei luoghi-spazio. Un 'linguaggio secondo' che viene istituendo un rapporto inedito tra le parole e le cose, mentre rovescia il progetto sul versante dei codici comportamentali, dove le intenzioni dell'architetto sono precisabili e nominabili. Il valore strumentale del nominalismo di Samonà tiene insieme ipotesi e risultati, in un procedimento aperto, fondato sulla pre-comprensione delle relazioni tra le cose salienti dei differenti contesti.

Si tratta ancora di un immaginario che sollecita l'esperienza, di una congettura architettonica e socio-economica che inevitabilmente eccede i limiti della propria attuazione. Il tentativo di mettere alla prova gli enunciati teorici, assunti come previsione e nuovo soggetto urbano, richiede puntuali riscontri in regioni geografiche determinate. E qui insorge un primo problema, che riguarda i criteri di demarcazione del campo: come delimitare l'ambito morfologico di applicazione, come indivi-

duare i confini, a quale estensione geografica fare riferimento, come riconoscere eventuali specializzazioni topologiche?

Il piano di lavoro rischia di impigliarsi nella problematicità della stessa ipotesi di partenza. Nell'area vasta sono molteplici le configurazioni, le scale, le differenze spaziali che possiamo ricondurre al modello virtuale della CinE. La questione è insieme teorica e pratica. Una, nessuna, centomila sono, a ben vedere, le formulazioni possibili per tale città virtuale. Discendono dall'ampiezza o meno dello sguardo, dalle prospettive euristiche, dalle priorità assegnate ai fattori in gioco, dalla capacità di allestire strumenti di controllo. Il modello concettuale indica più figure possibili, che si vengono modulando sulle forme concrete di un territorio geografico. Subordinata alla totalità regolata per parti, discendente dello spazio naturale immutabile o, viceversa, di quello umano mutevole, la CinE assume più volti.

Estensione lineare che asseconda il dettato dei percorsi, sistema di relazioni visive e immateriali tra unità topologiche, insieme morfologico specializzato per parti in ragione dei luoghi spazio nei quali si inverte. Parti di un tutto in ogni caso. Il procedimento scalare, e le correlate dispersioni nel progetto, resistono solo come sistema relazionale, passaggio strumentale e diluizione temporale per l'impiego dei nostri strumenti separati, che designano altrettante immagini del mondo, attraverso le quali operiamo. La visione d'insieme resta pur sempre sullo sfondo, come aspirazione o disincanto, se non altro per avvertirci che la ricerca dell'unità e dell'interezza organica del tutto presuppone un alto grado di vigilanza sui nostri apparati descrittivi e operativi.

La campagna può essere concepita e rappresentata come una nuova forma di città. Nello scritto del 1980 G. Samonà riprende e precisa alcuni punti che non erano affrontati nella Conferenza del 1976. Una prima questione riguarda la metodologia urbanistica tradizionale, caratterizzata da

«[...] un'impostazione decisamente deduttiva [...] autoritaria e schematica [...] che livella le differenze e privilegia la regolarità dei modi attuativi predisposti per attenuare il più possibile il valore individua-

lizzante dei fatti analitici [...] L'idea nuova della pianificazione dovrebbe essere di riconoscere le differenze fondamentali del territorio, sia fisiche che antropologiche, nelle loro reali articolazioni e assumerle come punto di partenza per definire la loro struttura urbanistica nei particolari più importanti e trainanti, con programmi di intervento stanziale, stimolati dalla possibilità di sviluppo produttivo e di benessere dello stato di fatto localizzato, quale protagonista di nuove caratteristiche formali e sostanziali affondate nella realtà»².

Si rappresenta in questo scritto la necessità di rivedere posizioni e strumenti disciplinari per la modificazione del territorio antro-po-geografico. Sono individuati con chiarezza i limiti di un procedimento piramidale, gerarchico e semplificatore, che tende all'omologazione e al determinismo normativo. Le regole costituiscono il problema. La 'pianificazione regolatrice', riducendo la realtà a generalizzazioni che impoveriscono le differenze, assoggetta la complessità del reale alle logiche di programma. La 'nuova forma di piano' dovrà viceversa procedere per passaggi differenziali, per tentativi, in modo da formare più 'ampie associazioni' tra condizioni particolari. La globalità della visione viene delineandosi induttivamente, nel rispetto delle singolarità dei luoghi e dei problemi stanziali. La seconda questione, che non compare nello scritto del 1976, riguarda i grandi interventi territoriali e le infrastrutture.

«D'altra parte, gli interventi di pianificazione territoriale ed economica, programmati per grandi estensioni geografiche con infrastrutture molto estese e di forte intensità, travalicano lo spessore qualitativo e quantitativo della struttura fisica e stanziale delle aree differenziate del territorio e tendono a elidere le loro differenze, privilegiandone gli aspetti più generalizzabili [...] Tra gli interventi di grande scala geografica, i più comuni sono quelli di sistemazione del territorio, nei problemi di difesa geologica ed idraulica, di quell'agricoltura e in quelli della localizzazione delle industrie»³.

Le estensioni coltivate assumono una precisa centralità in questa visione, non più 'territorio di sfruttamento' ma spazio rurale

considerato come 'ambiente di vita'. Per Samonà tutto il territorio nazionale, esclusa la città, è campagna agricola composta di due parti, «quella coltivata e coltivabile, con case isolate e con piccoli nuclei edilizi, e quella non abitata in modo permanente, formata da grandi aree geografiche di riserva ecologica»⁴.

La CinE prefigurata nel 1975 e nel 1980 si basa su quattro contenitori concettuali:

- *nuclei edilizi più o meno grandi ma non grandissimi;*
- *campagna agricola, che include questi nuclei e le case isolate che vi sono sparse;*
- *grandi aree geografiche non abitate;*
- *infrastrutture molto estese e di forte intensità.*

A questi contenitori si accompagnano apparati descrittivi puntuali, che possiamo intendere come materiali tematici, regole comportamentali, criteri, impronte e scenari visivi, utili all'esplicitazione operativa dei punti precedenti.

Tali temi e regole sono così riassumibili:

- tra edilizia e campagna agricola va riconosciuta una "*regolazione spaziale comune*";
- è necessaria la *ricerca di nuove tipologie* sia per i nuclei edilizi che per gli insediamenti agricoli;
- la *forma è il punto di incontro* di questa regolazione spaziale comune;
- la *campagna può essere progettata e organizzata come lo è la città*, per parti che vanno individuate e concepite in un sistema unitario;
- la "*giusta dimensione*" delle parti;
- le parti si caratterizzano per il prevalere *della dimensione orizzontale* sulla terza;
- va trovato un *denominatore comune* tra gli elementi semplici della campagna e il paesaggio naturale, rintracciabile nel *campo di relazioni* stabilite in *uno schema visuale di carattere generale*, che ricostruisce i perimetri apparenti con una linea che ne segna il contorno;
- tutte le cose di un *territorio aperto* hanno un *particolare valore insediativo*. Ogni sottoinsieme (campagna agricola,

- reti, infrastrutture, nuclei edilizi, aree non abitate) va ricondotto a un'idea architettonica di città, nel senso che *una nuova forma di campagna diventa una nuova forma di città*;
- il *disegno* pertinente degli spazi *geografici abitati e organizzati* della città aperta nel territorio dovrà essere *legato al paesaggio geografico e ai centri minori* inclusi in esso;
 - va capito e sostenuto il *ruolo dei centri minori* in questo disegno;
 - il *paesaggio naturale* rientra come componente visiva e funzionale della città-campagna, contribuisce al senso urbano in 'estensione'. I valori misteriosi del paesaggio come sintesi, intervengono in questo grande affresco, che diventa *un fatto di nuova architettura* per un nuovo spazio artificiale del territorio;
 - le *differenze stanziali* vanno riconosciute, interpretate e mantenute in quanto valori non omologabili, irriducibili a ordinamenti tassonomici;
 - la ricerca di una *tecnica progettuale* per la trasformazione del paesaggio richiede espressioni normative pertinenti per il controllo dei grandi spazi dal punto di vista dell'architettura.

Al paradigma qui prefigurato si affianca inoltre il nuovo immaginario territoriale che G. Samonà suscita con la forza evocatrice di descrizioni allusive, capaci di reinventare lo sconosciuto quotidiano. L'ipotesi teorica assume allora la forza di una visione, onirica forse, ma puntualmente coincidente con problemi ancora aperti ed attuali. L'autorevolezza e la consequenzialità delle argomentazioni rifuggono tuttavia dall'esplicitazione di modelli conclusi, da formulazioni totalizzanti e utopiche. Piuttosto ci invitano a ragionare ancora e, se possibile, ad andare più a fondo, sperimentando espressioni normative e strumenti progettuali appropriati.

Riteniamo che gli enunciati di questa teoria su una nuova forma di città in estensione possano essere confermati empiricamente sul terreno sperimentale del progetto, atteso che, in questo caso, la stessa nozione di progetto andrebbe parzialmente riformulata. Una "congettura" che compendia un'idea di città, che come tale non andrebbe sottoposta a una verifica in merito alla verità o falsità delle asserzioni in essa

contenute, in quanto, per i nostri fini, è più rilevante descriverne le condizioni operative che potrebbero accreditarla.

Il laboratorio più idoneo per condurre tali esperimenti è di conseguenza quello del progetto. Inteso nella sua doppia natura di procedimento euristico orientato e di tecnica specifica per la trasformazione del territorio dal punto di vista dell'architettura. Come processo concatenato di azioni conoscitive parziali il progetto rimanda a una struttura di racconto che si avvale di scritture narrative e grafiche. Come rfigurazione concettuale e descrittiva del dato morfologico-spaziale dei luoghi, indica le condizioni di legittimità della forma, insieme ricercandola e chiarendone le relazioni costitutive. Le formalizzazioni e i modelli architettonici non hanno in questo caso pretesa di soluzioni compiute, non negoziabili. Quanto piuttosto valore di esperimento che fa apparire le figure inedite e i mondi inespresi, adombrati dalla congettura iniziale.

I sei ambiti di applicazione, individuati autonomamente dalle unità di ricerca, restituiscono un primo repertorio di casi e problemi. Ognuno segnato da legittime differenze, dovute alla peculiarità del dominio territoriale indagato, alle differenti strategie conoscitive, dovute ancora alle numerose intersezioni disciplinari che di volta in volta hanno accompagnato gli studi. Le differenze, evidenti, costituiscono il limite fisiologico di questi lavori sperimentali. I nostri territori potrebbero essere ancora una volta ripercorsi e attraversati, mentre sotto i nostri passi le provvisorie certezze si disunirebbero, a indicare che un nuovo inizio è possibile nella ricapitolazione di quanto appena concluso.

¹ Tale prospettiva viene delineata in due scritti. Il primo, *La città in estensione*, è stato pubblicato su «Spazio & Società», 1975, n. 2 e presentato nella Conferenza tenuta presso la Facoltà di Architettura di Palermo il 25 maggio 1976; il secondo, *Come ricominciare. Il territorio della città in estensione secondo una nuova*

forma di pianificazione urbanistica, è stato pubblicato su «Parametro», 1980, n. 90.

² G. Samonà, *Come ricominciare. Il territorio della città in estensione secondo una nuova forma di pianificazione urbanistica*, in «Parametro», 1980, n. 90, p. 15.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ivi*, p. 16.

The countryside and the unconsciousness of field of application or identify boundaries? What geographical area

The *extended city* (hereafter CinE) is a hypothetical idea of an unusual urban form, as latent as it is plausible. Almost forty years later, are the concepts put forward by G. Samonà still a fertile point of reference? Everyone is firmly convinced that Samonà, with his formidable intuition and apt arguments, indicated a field of research which opened new and unexplored horizons.¹

CinE was inspired by a still topical and burning issue: the omnivorous consumption of land by urban/metropolitan settlements, and the loss of agricultural soil and the economic and social organisms historically responsible for their administration. Many things have changed in Italy since the seventies, but these key issues have remained unsolved. It's worth testing the validity of CinE (which we consider a general urban theory) and develop part of the research as a procedure intended to confirm, or possibly disprove, its claims.

It's probably no accident that although G.S. left several very detailed descriptions, he didn't leave any models or designs. 'Architectural inspiration' reveals itself in texts and narrations and explains the iconic and figurative values of places/space. It is a 'second language' that creates an unusual relationship between words and objects, and overturns the behavioural codes of design which define and name the intentions of the architect. The instrumental value of Samonà's nominalism includes theories and results in an open procedure based on pre-comprehension of the relationships between the most important objects present in different contexts. It involves the imagination which begs experimentation, an architectural and socio-economic hypothesis which inevitably exceeds the limits of its implementation. Trying to test these theoretical statements (considered as a vision and new urban object) requires that precise proof be sought in certain geographical regions. The first problem involves the criteria used to limit the field of research: how can we define the morphological

field of application or identify boundaries? What geographical area should we take as reference, and how do we identify any special topological issues? The work plan runs the risk of becoming enmeshed in the problems which inspired the idea in the first place. In a large area, there are many configurations and scales, and endemic differences can be associated with the virtual CinE model. The issue is both practical and theoretical. For this virtual city we can formulate thousands of possible options, or none at all depending on the angle of vision, on heuristic perspectives, on the priorities assigned to the factors involved, and on the ability to set up controls. The conceptual model indicates more than one option based on the tangible forms of a geographical territory. The CinE has many forms and depends on a whole regulated by its parts, the result of unalterable natural space or, vice versa, alterable human space. Linear extension following the requirements of the routes; a system of visual and immaterial relations between topological units; a morphological ensemble with specialised parts depending on the places/space in which it materialises. In any case, parts of a whole. The scalar procedure and correlated dispersion in the design remains only as a relational system, an instrumental stage and temporal dilution enabling us to use our individual tools. Which create the same number of images of the world; images we use to work. The overall vision remains in the background, as a goal or disenchantment, if for no other reason than to warn us that the search for unity and an organic whole of the ensemble requires careful monitoring of our descriptive and operational equipment. The countryside can be conceived and represented as a new urban form. In his paper dated 1980, Giuseppe Samonà focuses on certain points not presented during the 1976 conference and provides more detailed information: firstly, traditional town planning methods characterised by

"[...] a decidedly deductive approach [...] authoritarian and schematic [...] that evens out differences and privileges the regularity of the

implementation modes developed to reduce, as far as possible, the individualising value of analytical facts [...] The new planning concept should recognise the basic physical and anthropological differences of the territory and their distribution, and then use them as a starting point to define their most important and primary structural features, using local intervention programmes boosted by the possibility to create localised productive growth and wellbeing as the backbone of new, reality-based formal and substantial characteristics".²

This book focuses on the need to review disciplinary positions and tools used to modify the anthropogeographical territory. It clearly identifies and sets out the limits of a pyramidal, hierarchical and simplified procedure which tends towards homologation and regulatory determinism. The rules are the problem. By reducing reality to generalisations which impoverish differences, 'regulatory planning' subjects the complexity of reality to programming logic. Vice versa, the 'new planning method' should be based on differential stages, trial and error, so as to create 'broader links' between specific conditions. The global vision is developed inductively in full respect of the uniqueness of the sites and local problems.

The second issue he did not tackle in the volume published in 1976 involves large-scale territorial interventions and infrastructures.

"On the other hand, territorial and economic interventions planned for large geographical areas with high-density extended infrastructures surpass the qualitative and quantitative features of the physical and local structure of different areas in the territory and tend to cancel out their differences by privileging the more general aspects[...] The most common large-scale geographical interventions are the ones involving territorial improvement to solve geological, hydraulic, and agricultural problems, as well as interventions regarding the location of industries".³

Cultivated areas play a key role in this vision: no longer 'exploited territory' but a rural space considered as a 'life environment'.

Samonà believed that, apart from cities, the rest of the country was all agricultural countryside which could be divided into two parts: "one which is cultivated and can be cultivated, with isolated houses and small settlements, while the other is a large, temporarily occupied geographical area used as an ecological reserve".⁴

The CinE elaborated in 1975 and 1980 was based on four conceptual boxes:

- a group of more or less large, but not very large housing settlements;
- agricultural countryside, including the above settlements and isolated houses in these areas;
- large uninhabited geographical areas;
- large-scale, high-density infrastructures.

We consider the accurate descriptions of these conceptual boxes to be thematic material, behavioural rules, criteria, footprints, and visual scenarios useful to operationally explain the above-mentioned points.

These topics and rules can be summarised as follows:

- a "common spatial rule" should be acknowledged between housing units and agricultural countryside;
- new typologies should be developed for both housing units and agricultural settlements;
- form is the contact point in this common spatial rule;
- the countryside can be designed and organised like a city, with parts identified and designed as a unitary system;
- the "right size" of the parts;
- the parts are characterised by the fact that the horizontal dimension prevails over the third;
- a common denominator should be found from amongst the simple elements of the countryside and natural landscape contained in the field of relationships established in a general visual diagram, and recreating the apparent perimeter using a line that follows the outline;

- all objects in an open territory have a special settlement value. Every subgroup (agricultural countryside, networks, infrastructures, housing settlements, and uninhabited areas) should be linked to an architectural concept of the city, in other words a new rural form should become a new urban form;
- the plan of the inhabited and organised geographical spaces of the open city in the territory must be linked to the geographical landscape and smaller centres in that area;
- the role of smaller centres must be understood and supported in this plan;
- the natural landscape is a visual and functional component of the city-countryside contributing to the urban sense of 'extension'. The mysterious values of the landscape in combination intervene in this huge fresco which becomes a new architecture for a new artificial territorial space;
- local differences should be acknowledged, interpreted, and maintained as non-homologous values which cannot be considered as taxonomic groups;
- the search for a design technique to transform the landscape requires appropriate regulatory terms to architecturally control large spaces.

The paradigm illustrated here is accompanied by the new territorial image that G. Samonà conjures up with the evocative force of allusive descriptions capable of reinventing the unknown everyday routine. The theoretical hypothesis turns into a vision, perhaps an oneiric vision, but one which accurately coincides with still unsolved problems. His authoritative and consequential arguments do not however include explanations about completed models, totalising and utopian formulations. Instead they invite us to go on thinking and, if possible, to delve deeper and experiment with regulatory terms and appropriate design tools.

We believe that the concepts in this theory about a new form of extended city can be empirically confirmed in the experimental field of design given that, in this case, the concept of design

should be at least partially reformulated. An "assumption" epitomising the concept of city which as such should not be reviewed to verify whether or not the statements are true or false since it is more important to describe the operational conditions which may validate it.

Therefore the field of design is the best place in which to conduct these experiments. Design considered in its double role as a focused heuristic procedure and ad hoc technique to architecturally transform the territory. As an interlinked process of partial cognitive actions, design recalls the structure of a story that uses words and images. Design as the conceptual and descriptive refiguration of the morphological and spatial nature of places indicates the conditions of legitimisation of form by searching for it and clarifying its basic relationships. In this case the formalisations and architectural models do not pretend to be completed, non-negotiable solutions, but rather experiments conjuring up unusual figures and unexpressed worlds, overshadowed by the initial assumption.

The six fields of application, independently identified by the research units, have provided an initial repertoire of examples and problems each with its own peculiarities; the latter depend on the type of territory and different cognitive strategies. This was due to the numerous intersectoral disciplines used during the studies. Our territories should once again be travelled and explored so that our temporary certainties dissolve under our feet; this will indicate that a new beginning is possible after recapitulation of what has just been concluded.

¹ This approach is outlined in two papers. The first, *La città in estensione*, was published in issue n. 2 of "Spazio & Società" 1975 and presented at the Conference held at the Faculty of Architecture in Palermo on May 25, 1976; the second, *Come ricominciare. Il territorio della città in estensione secondo una nuova*

forma di pianificazione urbanistica, was published in "Parametro", 1980, n. 90.

² G. Samonà, *Come ricominciare. Il territorio della città in estensione secondo una nuova forma di pianificazione urbanistica*, in "Parametro", 1980, n. 90, p. 15.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ivi*, p. 16.

Continuità del pensiero e discontinuità del fare

La riappropriazione degli spazi che esprimono le contraddizioni del presente costituisce una delle tematiche più suggestive che si offrono alla ricerca architettonica contemporanea; la consapevolezza della modernità, infatti, interroga sulla natura morfologica e dimensionale dei *luoghi* e investe l'intero territorio, includendo la disarticolazione della città e la scomparsa dei caratteri identitari della campagna, la presenza delle infrastrutture e la difficoltà di queste a interagire con i paesaggi antropici e naturali.¹

In modo particolare la campagna, abbandonata e privata della sua principale funzione produttiva, sfruttata impropriamente e sfigurata dal dilagare dell'inurbamento, non si offre più come espressione del lavoro della terra ma si presenta con i caratteri della città dispersa. L'argomento, che è stato affrontato dalla ricerca Prin 2009 (*Dalla campagna urbanizzata alla "città in estensione": le norme compositive dell'architettura del territorio dei centri minori*) coordinata da Luigi Ramazzotti, si è rivelata di grande attualità ed ha messo in atto rinnovate strategie per opporsi all'inesorabile destino della campagna, la cui condizione è certamente adesso più compromessa e complessa rispetto agli anni in cui Giuseppe Samonà scriveva il saggio *La città in estensione*, la cui prima redazione risale al 1975, e che è stato assunto come strumento di riflessione e fondamento scientifico dell'intera ricerca.²

Samonà prospetta la rivalutazione dell'ambiente rurale con una nuova visione della campagna ripensata come «città aperta nel territorio», desumendo dalla città le regole compositive per la riorganizzazione della campagna. In questo modo città e campagna pur restando nella dialettica della contrapposizione, vengono a rapportarsi attraverso nuove relazioni. Infatti, se la città è *densa* (definita e circoscritta, luogo della concentrazione, della densità di cose e di uomini) la campagna è invece *estesa* (ampia e non delimitabile, luogo del diradamento e della bassa consistenza di segni e di persone); e tuttavia, l'architettura della città stabilisce le norme per il ridisegno della campagna nel vasto territorio. La città

in estensione, quindi, si sviluppa in orizzontale e appartiene all'agricoltura; ed essa si contrappone alla città verticale che appartiene invece alla costruzione.

L'approccio di Samonà ad una problematica tanto complessa (che investe questioni di ordine economico, tecnico, sociale, politico) ha una portata che travalica le questioni strettamente disciplinari: esalta, infatti, la multidisciplinarietà e restituisce all'architettura l'autorevolezza di comprendere nella visione estetica le forme dello sviluppo economico e culturale del territorio e la capacità di proporre un progetto sociale.

Forse non è astratto collocare la concezione de *La città in estensione* dentro una specificità siciliana, o quanto meno all'interno della *questione* meridionale;³ nell'elaborare una strategia operativa il saggio restituisce, infatti, la realtà socio-economica dell'intero Mezzogiorno che sul finire della guerra e nei primi anni Cinquanta era stato scosso da movimenti di protesta, sfociati dapprima nella occupazione delle terre e poi nella *Riforma agraria* che, con la distribuzione delle terre ai contadini, avrebbe dovuto porre fine al latifondo e al bracciantato. Ma ormai negli anni Settanta l'abbandono della campagna ha sancito la fine dell'economia basata sulle produzioni agricole e il fallimento delle politiche per lo sviluppo dei territori agrari; sono pure tramontate le prospettive di ristrutturazione del territorio agricolo in chiave imprenditoriale e consortile, anche attraverso strategie di pianificazione e interventi di tipo urbanistico-architettonico.⁴ La Sicilia ha già conosciuto l'esperienza della *colonizzazione* della campagna con la costruzione di circa tremila case coloniche, sparse nell'intero territorio, e la fondazione dei borghi rurali (a cui si lavora sino agli anni Sessanta) che costituiscono nuclei fondativi urbani nella vastità della campagna con l'intento di introdurre regole per il ridisegno e lo sviluppo dei territori agrari. La riflessione di Samonà è consapevole di quanto è avvenuto (o non si è riuscito a fare) e in continuità con il percorso di ricerca avviato sin dagli anni Quaranta da Edoardo Caracciolo che, nella elaborazione di una metodologia preposta alla bonifica del latifondo siciliano, proponeva la *città rurale* come



La strada Palermo-Agrigento:
individuazione del sistema

Nella pagina accanto.
Il corridoio interno da costa
a costa

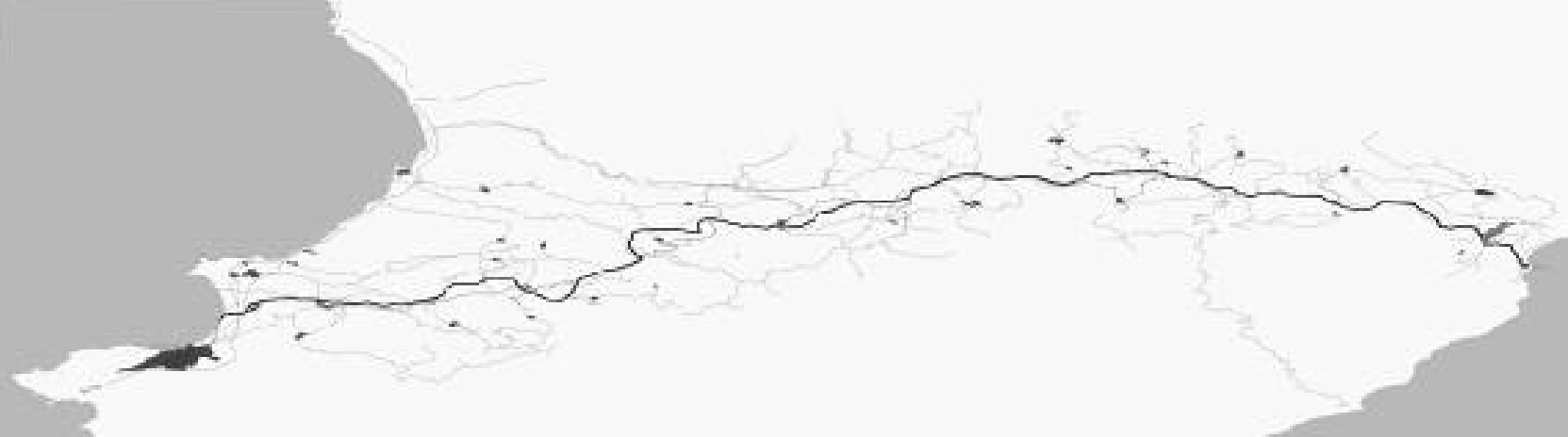
modello per la riorganizzazione della campagna secondo un «armonico insieme» e prospettava l'ideale della *nuova urbanistica* attraverso l'eliminazione dei «due termini del problema, da secoli antitetici, città e campagna, per sostituirvi un organismo nuovo che possiamo considerare o come la polverizzazione del centro urbano sulla superficie agricola o come l'organizzazione a carattere urbano di vastissime estensioni rurali».⁵

Ma per Samonà campagna e città devono mantenere spazialità e identità specifiche e autonome, anche per arginare e dare senso alle trasformazioni che sono nel frattempo intervenute: «Si forma così una nuova immagine di città conferita alla campagna, che resta in sé formalmente campagna, ma trova un senso nuovo negli elementi caratteristici dei suoi nuovi valori spaziali».⁶ I riferimenti non vanno però individuati nelle grandi strutture urbane in quanto, come si è cominciato ad avvertire da qualche decennio, bisogna «evitare che si portino alla campagna – scriveva già nel 1956 R. Musatti in uno studio della città e dell'agro di Matera - quanto la città rappresenta di organizzazione e di moto, quanto nella stessa città è dura sopraffazione, squilibrio, caotico cozzo di interessi in lotta».⁷ Sono, quindi i centri minori - le *città-paese*⁸ con cui la campagna ha storicamente interagito dal punto di vista economico, sociale e culturale - a fornire le coordinate per determinare le *regole* da estendere alla campagna; del resto la perdita di valore della campagna ha trascinato nella crisi gli stessi aggregati urbani che risultano sempre più marginalizzati dai processi produttivi e avviati al declino e allo spopolamento per l'esodo degli agricoltori verso le grandi città e i centri industrializzati del nord. In questo modo il saggio di Samonà affronta differenti realtà in sofferenza e, attraverso processi di inclusione (di estensione, sarebbe il caso di dire) propone una visione *estesa* che comprende città e campagna: la città risignifica la campagna fornendo non solo le norme compositive ma anche i modelli organizzativi, dato che i legami di solidarietà e di interazione che contraddistinguono le comunità urbane si possono mutuare nei rapporti di coo-

perazione di cui necessita la nuova organizzazione del lavoro agricolo.

Ripensare la campagna traguardando la città costituisce anche un atto di fede nei principi di una cultura proiettata verso la *polis*, assunta come modello di socialità e che può anche proporsi come progetto *politico*.⁹ In questo modo si tenta di ricostruire la continuità spaziale ed economica tra città e campagna, per cui la campagna, seguendo a modello la città, è abitata e non abbandonata, è connessa e non frammentata, è retta da vincoli e patti di solidarietà e non dall'isolazionismo degli operatori: seguendo un modello di complessità il suolo diventa «elaborazione umana che è contesto di città e di campagna di colture e di cultura... forma fisica, insomma, che costituisce l'emblema concretissimo della forma sociale»,¹⁰ come scrivevano quasi negli stessi anni Carlo Doglio e Leonardo Urbani ne *La fionda sicula* (1972) che costituisce un importante riferimento nel dibattito sulla riorganizzazione del territorio siciliano. Attraverso la critica agli interventi pianificatori del tempo, il libro proponeva una strategia di sviluppo utilizzando gli strumenti della cultura urbanistica e della pianificazione territoriale. Lo scritto di Samonà ne assume il respiro di scala e potrebbe interpretarsi come il contributo della cultura del progetto di architettura e della Composizione agli stessi problemi del territorio. Del resto, non a caso, quando nel 1980 Samonà ripubblicherà il saggio sulla rivista *Parametro*, proporrà nel titolo in maniera esplicita la *città in estensione* come «una forma nuova forma di pianificazione urbanistica»¹¹ che rivela, tra l'altro, il pensiero di Samonà sull'unità tra architettura e urbanistica.

Ma l'intuizione de *La città in estensione* come immagine e strumento che dà forma allo sviluppo del territorio è da porre anche in continuità con altri importanti studi che segnano il dibattito culturale di quegli anni: la lettura dei fenomeni dell'architettura, con uno sguardo che estende il progetto urbano e di architettura ad una realtà fisica dilatata (sin anche alla dimensione geografica) rimanda infatti al *Territorio dell'architettura* che Vittorio Gregotti ha pubblicato nel 1966; mentre



la rilevanza assunta dalla struttura spaziale urbana è un riferimento a *L'Architettura della città*, pubblicato da Aldo Rossi lo stesso anno, che delinea i fondamenti della scienza urbana e la possibilità di estenderli alle scienze umane.

Riparlare oggi di valorizzazione e ridisegno della campagna attraverso il concetto di *città in estensione*, induce a due considerazioni: la prima rimanda all'attualità dell'intuizione di Samonà e alla continuità di pensiero dell'architettura verso i problemi del territorio; la seconda mette dinanzi ai fallimenti, all'inefficacia e alla discontinuità dell'azione. Ne consegue che, a fronte della *perdita di forma* delle città e della campagna, dell'estendersi dei luoghi ibridi e dei caratteri della città diffusa, è necessaria una rinnovata operatività, che l'architettura deve sollecitare e comprovare.

È questo il senso della ricerca condotta dall'unità locale di Palermo (Facoltà di Ingegneria) che ha elaborato un quadro interpretativo e progettuale nel territorio siciliano, con l'intento di indicare una elaborazione estetica della campagna, di supportare e verificare il pensiero teorico sullo stato presente e sul destino di particolari luoghi della modernità. L'ambito studiato è il *sistema* definito dall'infrastruttura stradale che congiunge Palermo e Agrigento, rappresenta un importante attraversamento dell'Isola e definisce un *corridoio* interno da costa a costa. La strada ha introdotto una nuova variabile per studiare l'organizzazione della campagna e definire strategie di sviluppo e, nello stesso tempo, ha conferito al sistema una dimensione geografica tale da consentire la lettura e l'interpretazione del paesaggio siciliano della contemporaneità. La strada aiuta a descrivere e a significare la vastità della città contemporanea e della campagna la cui modificazione è assoggettabile alle regole della composizione. La strada disegna, quindi, *la città in estensione* e definisce, come in una narrazione, la struttura di questa campagna.

L'estensione delle problematiche ha imposto un approccio multidisciplinare, testimoniato dai numerosi contributi di questa pubblicazione: alcuni, con differenti *narrazioni* descrivono il sistema e altri riconnettono alle questioni generali del pro-

getto di architettura; alcuni, ancora, offrono altre visioni a sostegno della ricerca e altri, tramite la concretezza del progetto, vedono nella campagna il punto di vista privilegiato per ogni possibile trasformazione del paesaggio. E tutto per una nuova prospettiva di sviluppo e di bellezza del territorio siciliano.

¹ Cfr., G.F. Tuzzolino, *Il paesaggio delle dissonanze*, in "La poetica del limite", Il Palma, Palermo 2001.

² Il saggio è la trascrizione della conferenza tenuta presso la Facoltà di Architettura di Palermo il 25 maggio 1976. Cfr. G. Samonà, *La città in estensione*, STASS Edizioni, Palermo 1976. La prima redazione, con diverse articolazione e accentratrice attenzione alle questioni sociali risale al 1975, pubblicata nell'edizione italiana della rivista francese *Espaces et Sociétés* (*Spazio e società*, n. 2, ott. 1975, pp. 81-86). La rivista rappresentava un luogo di dibattito sui problemi dell'organizzazione del territorio, della città e della società.

³ Andrea Sciascia, alla luce degli impegni professionali di Samonà in Sicilia, ha ricostruito i contatti che negli anni in cui scrive il saggio ha con la campagna siciliana. Cfr. A. Sciascia, *La seconda natura e lo sforzo sapiente*, in A. Sciascia (a c. di), "Costruire la seconda natura. La città in estensione in Sicilia fra Isola delle Femmine e Partinico", Gangemi Editore, Roma 2014, p. 29.

⁴ Cfr. Regione Siciliana, Legge n. 105 del 1950 (*Riforma agraria in Sicilia*). L'ultimo intervento legislativo che segna l'esaurimento dell'azione urbanistico-architettonico nei riguardi della campagna siciliana è

la Legge 21 del 1965 che trasforma l'Ente per la Riforma Agraria in Sicilia - ERAS, in Ente per lo Sviluppo Agricolo - ESA.

⁵ E. Caracciolo, *La nuova urbanistica nella bonifica del latifondo siciliano*, Ministero Agricoltura e Foreste. Ente di colonizzazione del latifondo siciliano, Palermo 1940, p. 286.

⁶ G. Samonà, *op. cit.*, p. 8.

⁷ R. Musatti, *Motivi e vicende di uno studio*, in "Saggi introduttivi allo studio della città e dell'agro di Matera", Giunti, Roma 1956, p. 75.

⁸ Cfr. L. Natoli, *La città-paese di Sicilia*, Quaderno n. 7 della Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo, ottobre 1965.

⁹ Il saggio testimonia anche dell'impegno politico di Samonà che proprio in quegli anni (1972-1976) è senatore della Repubblica, eletto nelle fila del Partito Comunista Italiano, componente della Commissione permanente dei lavori Pubblici e della Commissione speciale per i problemi ecologici.

¹⁰ C. Doglio, L. Urbani, *La fionda sicula*, Il Mulino, Bologna 1972, p. 14.

¹¹ G. Samonà, *Il territorio della città in estensione secondo una nuova forma di pianificazione urbanistica*, in "Parametro" n. 90, 1980, pp. 15-16.

Continuity in thought and discontinuity in practice

One of the most appealing topics for contemporary architectonic research is the re-appropriation of spaces which convey the contradictory aspects of present time; as a matter of fact, the awareness of modernity implies the analysis of morphological and dimensional aspects of spaces and involves the entire territory, thus including urban dislocation, disappearance of countryside distinguishing nature, existence of infrastructures as well as their difficult interaction with natural and anthropic landscapes.¹

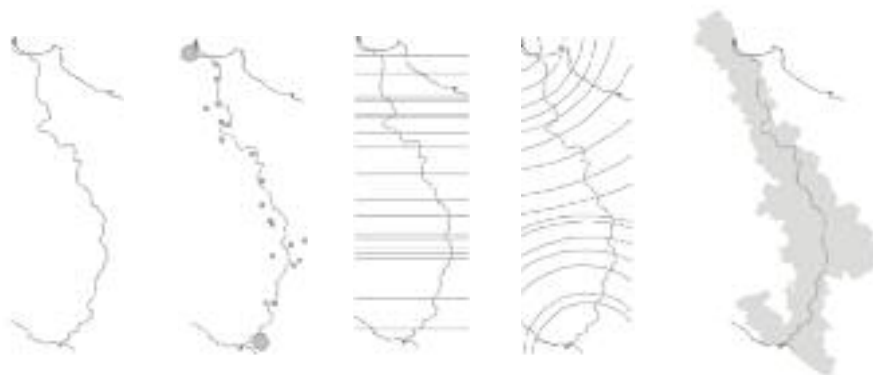
More particularly, the neglected countryside which is deprived of its main productive function, not properly exploited and spoiled by the spread of urbanization is no longer a synonym for land work, but it shows instead the characteristics of the urban sprawl. This proves to be a very topical issue which has been also discussed in Prin 2009 research project (*From urbanized countryside to the "city in extension": rules of architectural composition of smaller urban centres territory*) coordinated by Luigi Ramazzotti and which has urged the implementation of renewed strategies to tackle the inevitable fate of countryside whose current conditions are surely more complex and jeopardized than those described by Giuseppe Samonà in his essay *La città in estensione (The city in extension)*, first published in 1975, representing the scientific basis of the whole research project as well as a valuable framework for discussion.²

Samonà suggests that a re-evaluation of the rural environment should be achieved through the development of a new image of the countryside defined as «a city open in the territory», thus adopting for the reorganization of the countryside itself the same composition rules valid for city construction. As a result, city and countryside could establish a new relationship even if one will inevitably stand in contrast with the other. Indeed, if the city may be depicted as dense (delimited and defined, a place characterized by concentration as well as density of human beings and things) the countryside instead, may be defined as *extended* (widespread and unlimited, a scattered place characterized by a low consistency of human beings and signs); however, it is the

urban architecture that establishes the principles for reshaping the countryside within the widespread territory. Therefore, the *city in extension* is horizontally developed and belongs to agriculture and nature while its counterpart, the vertical city, belongs instead to construction.

Perhaps, to place the concept of *The city in extension* within the Sicilian background or at least within the framework of the Southern Question is not a mere abstract effort;³ while developing an operational strategy, the essay indeed acknowledges the socio-economic aspects of Southern Italy where, at the end of the World War II and in the early Fifties, huge protests took place leading first to land occupation and secondly to the implementation of a *Land Reform* aimed at distributing land among small farmers in order to break up the large estate system and the use of day labourers. In the Seventies however, the abandonment of countryside determined the end of an economic system based on agricultural production as well as the failure of rural territorial development policies; even the rural territorial restructuring programmes based on entrepreneurial and consortium business models were also disregarded because of planning strategies and urban-architectural interventions.⁴ Sicily has already faced countryside *colonization* characterized by the construction of approximately three thousands farmhouses scattered in the whole territory and the establishment of rural villages (where farmers will keep working until the Sixties) which can be considered as urban settlements located in the widespread countryside and aimed at introducing rules for the reorganization and development of rural territory. Samonà's point of view is based on the awareness of what has actually happened (or has not been properly achieved) and stands in continuity with Edoardo Caracciolo's research project launched in the Forties which, with the aim of developing a method for the Sicilian large estates rehabilitation programmes, suggested the idea of a *rural city* as a model for the reorganization of the countryside within the framework of a «harmonised system»; the ideal of a *new urban planning* was then proposed and «the two terms that have been diametrically opposed for centuries, city and countryside, should be replaced





Ideogrammi:
 Corridoio tra i due mari.
 Collegamento.
 Città-paese.
 Sequenze urbane.
 Attrazioni.
 Continuità territoriale.

Nella pagina seguente.
 Campagna e strada nella Fiumara di
 San Pietro (Castronovo di Sicilia)

by a new system that could be either considered as the disintegration of the urban settlement over the rural surface or seen as the urban reshaping of widespread rural territories».⁵

According to Samonà's point of view instead, city and countryside should retain their own specific and independent dimensions of space and identity, also to contain and give a correct interpretation to the transformation processes that meanwhile have occurred: «A new concept of city is now embodied by the countryside which formally remains itself, but acquires a new significance through its new spatial characteristics».⁶ However, proper references should not be found within large urban environments since, as it has already been stated for a few decades now, we must «prevent from bringing to the countryside – according to what R. Musatti wrote in 1956 in his study about the city of Matera and its surrounding countryside – anything that duplicates the urban organizational and movement patterns, as well as anything that in the city itself is identified with oppression, inequality and chaotic struggles among competing interests».⁷ Therefore, smaller urban centres – the so-called *city-villages*⁸ which the countryside has historically interacted with from an economic, social and cultural point of view – are the ones that may provide the elements needed for the development of those *principles* to be extended to the countryside; indeed, the diminished importance of the countryside has also negatively affected the same urban aggregates which are increasingly excluded from production processes and heading towards decline and depopulation because of farmers' migration to large cities and northern industrialised areas. As a result, Samonà's essay deals with several distressed situations and, through proper inclusion processes, (or extension processes as it would be more appropriate to say) an *extended perspective* including both, the city and the countryside, is then suggested: the city gives a new significance to the countryside providing not only the composition rules but also the organizational patterns, considering that solidarity and interaction ties which distinguish urban communities may also be adopted for the cooperative relations needed by the new organization of agricultural work.

The act of reconsidering the idea of countryside while looking at

the city shows loyalty to those cultural principles based on the concept of *polis* (Greek word for city), which represents a social model and may also be considered as a *political project*.⁹ In this way, spatial and economic continuity may be rebuilt and the countryside, having the city as its model, is then inhabited and not abandoned, connected and not fragmented, is based on solidarity ties and agreements and not on the isolationism of single operators: by adopting such a complex model, the land may be considered as «a human development thus constituting the common background where city and countryside, as well as cultivations and culture stand... in other words, a physical form which precisely symbolizes the social form»,¹⁰ according to what Carlo Doglio and Leonardo Urbani in the very same years wrote in *La fionda sicula* (1972), this latter being an important reference point in the discussion for the re-organization of Sicilian territory. Through the critical appreciation of planning interventions of that time, this book promoted indeed a new development strategy by using the instruments of urban culture and territorial planning. Samonà's essay is influenced by the above discussion and may be considered as the contribution given by the culture of architectural composition project to the same territorial issues. Moreover, it is not by chance that, when Samonà's essay is published again in 1980 on the magazine *Parametro*, the author more clearly stated in the essay's heading the concept of the *city in extension* as «a new form of urban planning»¹¹ which also shows Samonà's concern about the unity between architecture and urban planning. However, the idea of the *city in extension* as the image and instrument shaping the territorial development is also consistent with other important studies characterizing the cultural debate that took place in those years: the analysis of architectural experiences which moves the urban and architectural project towards a broader conception of physical reality (thus including also its geographical dimensions) reminds of *Territorio dell'architettura* by V. Gregotti published in 1966; while the importance given to the urban spatial structure is a clear reference to *L'Architettura della città*, a volume by A. Rossi which was published in the same year and where urban science key elements are described along



with the possibility of applying them also to human science. Contemporary discussion about the enhancement and reorganization of the countryside through the concept of the *city in extension* leads to the following considerations: Samonà's intuition is still currently relevant and shows the continuity of architectural analysis focusing on territorial issues; the evidence that failures, ineffective practices and discontinuous action have inevitably followed. As a consequence, following the *loss of shape* experienced by the city and the countryside, the development of hybrid spaces as well as the growth of urban sprawl, a more operational approach is then needed which architecture should promote and validate.

This is the main objective pursued by the local unit based in Palermo (Department of Engineering) which conducted a research project developing an interpretative and design framework within the Sicilian territory, with the aim of suggesting an aesthetic definition of countryside, as well as supporting and verifying theories dealing with the present and future state of specific modern spaces. The framework under study is the road infrastructure system which links Palermo to Agrigento, an internal corridor that stretches from coast to coast thus representing an important thoroughfare crossing the island. The road system has introduced a new variable for the study of countryside organization as well as the definition of development strategies and, at the same time, it has also given a geographic dimension to the system which enables the study and interpretation of contemporary Sicilian landscape. Indeed, the road system gives its contribution to the description and definition of large contemporary city and countryside whose modifications are subjects to the rules of composition. Therefore, like a *storytelling process*, the road system outlines the city in extension and determines the countryside structure.

The wide range of issues involved has implied a multidisciplinary approach, as shown by the several contributions to this publication: in some of them a description of the system is given, even if different explanations are provided while in the others the general issues of architectural project are addressed; still, in some

contributions different points of view are offered to support research while in the others countryside is seen as the privileged point of view for each possible landscape transformation. And all of the above stands for the enhancement of a new perspective of development and beauty of Sicilian territory.

¹ Cf., G.F. Tuzzolino, *Il paesaggio delle dissonanze*, in "La poetica del limite", Ila Palma, Palermo 2001.

² The essay is the transcription of the conference held at the Department of Architecture in Palermo on 25th May 1976. Cf. G. Samonà, *La città in estensione*, STASS Edizioni, Palermo 1976. The essay's first edition, showing several enunciations and focusing its attention on social matters, is dated back to 1975 and was published in the Italian edition of the French magazine *Espaces et Sociétés* (*Spazio e società*, n. 2, ott. 1975, pp. 81-86). The magazine represented the instrument where the debate about territorial, urban and social organizational problems took place.

³ Andrea Sciascia, in view of all Samonà's professional commitments in Sicily, has retraced all contacts Samonà had with the Sicilian countryside during the years he was writing his essay. Cf. A. Sciascia, *La seconda natura e lo sforzo sapiente*, in A. Sciascia (a c. di), "Costruire la seconda natura. La città in estensione in Sicilia fra Isola delle Femmine e Partinico", Gangemi Editore, Roma 2014, p. 29.

⁴ Cf. Regione Siciliana, Legge n. 105 del 1950 (*Riforma agraria in Sicilia*). The last legislative intervention which determines the end of urban and architectural measures concern-

ing Sicilian countryside is the Law 21 of 1965 which transforms the Authority for the Rural Reform in Sicily (ERAS) into the Authority for the Agricultural Development (ESA).

⁵ E. Caracciolo, *La nuova urbanistica nella bonifica del latifondo siciliano*, Ministero Agricoltura e Foreste. Ente di colonizzazione del latifondo siciliano, Palermo 1940, p. 286.

⁶ G. Samonà, *op. cit.*, p. 8.

⁷ R. Musatti, *Motivi e vicende di uno studio*, in "Saggi introduttivi allo studio della città e dell'agro di Matera", Giunta, Roma 1956, p. 75.

⁸ Cf. L. Natoli, *La città-paese di Sicilia*, Quaderno n. 7 della Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo, ottobre 1965.

⁹ The essay also emphasizes Samonà's political commitment as in those years (1972-1976) he is Senator of Italian Republic, elected in the list of Italian Communist Party, and a member of the Permanent Commission of Public Work and of the Special Commission for Ecological Problems.

¹⁰ C. Doglio, L. Urbani, *La fionda siciliana*, Il Mulino, Bologna 1972, p. 14.

¹¹ G. Samonà, *Il territorio della città in estensione secondo una nuova forma di pianificazione urbanistica*, in "Parametro" n. 90, 1980, pp. 15-16.



Strada di Sicilia (1959).

... la Sicilia, l'ambiente, il clima, il paesaggio. Queste sono le forze che insieme... hanno formato l'animo: questo paesaggio che ignora le vie di mezzo fra la mollezza lasciva e l'asprezza dannata; che non è mai meschino, terra terra, distensivo, umano. Come dovrebbe essere un paese fatto per la dimora di esseri razionali... questo clima che c'infligge sei mesi di febbre a quaranta gradi... e poi l'acqua che non c'è o che bisogna trasportare da tanto lontano che ogni sua goccia è pagata da una goccia di sudore; e dopo ancora le piogge, sempre tempestose che fanno impazzire i torrenti asciutti, che annegano bestie e uomini proprio lì dove una settimana prima le une e gli altri crepavano di sete. Questa violenza del paesaggio, questa crudeltà del clima, questa tensione continua...

Giuseppe Tomasi di Lampedusa,
Il Gattopardo (1954-57)

Sulla strada tra Palermo e Agrigento

Nella *città in estensione* la strada si offre come elemento privilegiato per la determinazione del sistema; di fatto (e per principio) è *linea* in grado di definire un ambito *esteso*, cui danno spessore la contiguità spaziale della campagna e le mutevoli sezioni trasversali definite dagli elementi al contorno;¹ nel contempo la strada, con l'interpretazione delle sue stratificazioni e trasformazioni, rappresenta uno strumento idoneo a indagare e comprendere il rapporto tra l'uomo e i luoghi, le dinamiche insediative, le trasformazioni della campagna.

La strada tra Palermo a Agrigento connette tutto quanto esiste su questo territorio (paesaggi naturali, agrari e antropici, centri abitati, altre infrastrutture), collega due mari (il Tirreno e il Canale di Sicilia) e definisce una fascia geograficamente e storicamente ben identificabile: un *corridoio* tra due polarità (le due città terminali), due direzionalità (il sud e il nord), oltre che due continenti (l'Europa e l'Africa) verso cui protendersi. È classificata come *strada a scorrimento veloce*, formata dalla parte iniziale della Statale 121 *Catanese*² (da Palermo al bivio Manganaro) e dalla Statale 189 *Valle del Platani* (da Manganaro a Porto Empedocle, dopo aver lambito Agrigento).

La strada ha la persistenza di un itinerario antico che si presenta come risultato di sovrapposizioni, tanto da poter dirsi che il percorso non è mai mutato se si eccettuano le varianti legate ai cambiamenti dei mezzi e delle tecniche di trasporto, oltre che alle finalità della strada stessa. In questa idea di permanenza esprime il carattere di tutta la viabilità siciliana, sviluppatasi con una stabilità di tracciato sin dall'epoca romana, che costituisce il periodo in cui si attua la prima significativa organizzazione viaria. La strada romana da Palermo ad Agrigento, tagliando l'isola da nord a sud, è una struttura di mobilità per la difesa dai cartaginesi, ma costituisce anche un collegamento per il trasporto delle produzioni, del grano soprattutto; si mantiene per secoli, almeno sino a quando ne viene garantita la manutenzione, ed è utilizzata in epoca bizantina, araba e normanna. La presenza

di un tratto del percorso è testimoniato nel Settecento dagli *itinerari postali* mentre nelle famose carte che Samuel von Schmettau disegna intorno al 1720 l'attraversamento appare molto frammentato.

La costruzione della *rotabile* ha inizio sul finire del XVIII secolo, ad opera dei Borboni, dato che sino ad allora la secolare struttura economica dei territori interni, fondata sulle coltivazioni estensive e sul predominio del latifondo cerealicolo, non aveva imposto la realizzazione o il miglioramento di specifiche strutture viarie; i pochi interventi avviati per iniziativa locale erano stati concentrati per potenziare il territorio delle miniere di zolfo e, nella aree di Agrigento, quasi esclusivamente nell'ambito del distretto. Il diffondersi di nuove idee, l'aumento della popolazione e l'incrementato numero di comuni spingono a realizzare una moderna rete di strade, indispensabile per lo sviluppo della Sicilia: per incoraggiare l'agricoltura e gli scambi commerciali dei prodotti agricoli dall'interno verso le grandi città costiere, avviare un'azione di industrializzazione, valorizzare le attività manifatturiere tradizionali, insediare nuove attività e abitanti nella campagna. «Nuovi villaggi e nuove popolazioni - sosteneva nel 1777 un professore palermitano di Economia politica - si vedranno alzare e stabilire a' fianchi delle strade maestre».³ Nel 1778 si delibera la realizzazione di otto strade che devono irradiarsi da Palermo verso le più grandi città e, con bracci, raggiungere i porti sulla costa. Il collegamento con Girgenti (che include una diramazione verso il caricatore di Siculiana) prevede un primo tratto costituito dalla cosiddetta *Via Messina per le Montagne* (un tracciato tutto interno deve snodarsi fino alla città dello Stretto) da cui, in un punto intermedio, si innesta il tronco verso Girgenti.

I lavori iniziano nel 1779 e per complesse vicende (che comprendono difficoltà tecniche, perenne esiguità di risorse, rivoluzioni e cambiamenti, continui trasferimenti di competenze) la strada può percorrersi nella sua interezza solo nel 1859, malgrado restino da costruire ancora alcuni ponti, che saranno realizzati dopo l'Unificazione tra il 1862

SS 121 verso Palermo
(Portella di Mare-Villabate).
SS 189 verso Agrigento
(Bivio di Lercara Friddi).



e il 1865.⁴ L'infrastruttura che viene così a completarsi, attraversando città, campagna coltivata e luoghi impervi, ponendoli in successione spaziale, aveva costruito il paesaggio.

Analoghi effetti consegue la ferrovia, la cui costruzione è avviata dal governo borbonico nel 1860 con un tracciato indipendente dalla strada: costeggia dapprima il litorale tirrenico, attraversa poi da nord a sud tutta l'Isola dentro le valli dei fiumi Torto e Platani, che costituiscono la naturale via di attraversamento utilizzata nell'antichità. La linea ferrata nel suo percorso lascia fuori i centri abitati che ritrovano però una proiezione nelle rispettive stazioni, spesso posizionate in punti di tangenza con la strada, che assumono allora la funzione di *avamposti urbani* e diventano occasione per urbanizzare la campagna.

Negli anni Sessanta inizia la trasformazione in *strada a scorrimento veloce* che riguarda la parte della *Catanese* e, nel Settanta, il successivo tratto che costituirà la S.S. *Valle del Platani*: entrambi i tracciati continuano ad appoggiarsi alle precedenti *Statali* ma spostano la strada nei fondovalle dei fiumi San Leonardo e Platani per evitare l'attraverso degli abitati. Oggi, da Bolognetta fino al bivio Manganaro, è oggetto di un intervento *ammodernamento* che probabilmente metterà *in sicurezza* e *razionalizzerà* ancor più la strada, senza cura però dell'ambiente e del paesaggio.

La storia del collegamento viario da Palermo ad Agrigento evidenzia come tra strada e città ci sia stato un rapporto, come in un antico mito, di *corteggiamento*: fino ad una certa epoca la strada insegue gli insediamenti urbani inerpicanandosi sulle montagne, attraversandoli e direzionandone la crescita, fino a quando, spostandosi nei fondovalle, spetta alle città rincorrere la strada e trasferire in prossimità di essa attività e nuovi servizi. La strada antica, infatti, si determina e si modifica in dipendenza delle produzioni locali e degli insediamenti; è una linea a serpentina che tende ad adattarsi al suolo e si percorre curva dopo curva, salendo e scendendo di continuo, segnando tappe, consentendo incontri e

rivelazioni. L'attraversamento di quasi tutte le città assume come valore la lentezza e la digressione consentendo il racconto puntuale dei luoghi; questo carattere le conferisce uno spessore trasversale a volte profondo, per cui la strada è in grado di definire grandi spazi intorno a sé.

In epoca recente, invece, si rende indipendente dagli elementi locali; tende alla linea retta per definirsi unicamente in rapporto alle esigenze tecniche della mobilità e della velocità, privilegiando il viaggio della lunga distanza. La strada diventa auto-referenziale e sovrasta il suolo senza aderire alle realtà fisiche e culturali che esso esprime, fino a staccarsi dai suoi stessi bordi che, senza più spessore, si atrofizzano in cigli, cunette, guard-rail. La stessa rapidità di percorrenza opera per riduzioni di spazio e tempo: mentre la velocità del mezzo impedisce all'occhio di soffermarsi e di vedere, la contrazione della durata dell'attraversamento opera un restringimento spaziale e tutto quel che sta dentro il percorso si raccorcia, si mescola e perde identità, tanto che le due coste tendono ad avvicinarsi e, come in un'anamorfosi, la strada sembra *comprimere* la forma dell'Isola. Se la strada, antica e lenta era un invito ad attraversare, quella moderna e veloce è diventata una sollecitazione ad arrivare! Ma il ridisegno e la valorizzazione della campagna, compagna continua della strada, possono ridare consapevolezza al percorso.

¹ Nella città in estensione «ogni elemento della campagna diventa parte di una città in cui sono prevalenti le due dimensioni orizzontali sulla terza». G. Samonà, *La città in estensione. Conferenza tenuta presso la Facoltà di Architettura di Palermo il 25 maggio 1976*, STASS Edizioni, Palermo 1976, p. 8. Sul concetto di spessore cfr. B. Secchi, *Lo spessore della strada*, in "Casabella" 553-554, gen.-feb. 1989, pp. 38-41.

² La SS 121, fino all'apertura

dell'autostrada A19 Palermo-Catania, costituiva il più importante collegamento stradale tra la Sicilia orientale e quella occidentale, attraversando l'interno dell'Isola.

³ V.E. Sergio, *Lettera sulla pulizia delle pubbliche strade di Sicilia* (1777) in C. Trasselli, *op. cit.*, p. 8.

⁴ Nei diversi dispositivi normativi la strada è classificata *consolare* (1808), *regia* (1824), *nazionale* (1865), di *prima classe* (1923), *statale* (1928).

Le direttrici varie dell'antichità tra Palermo e Agrigento

Come è noto dagli studi sulla viabilità della Sicilia (da Paolo Orsi a Biagio Pace, fino alle più recenti ricerche di Giovanni Uggeri), la ricostruzione del sistema viario dell'antichità si fonda anzitutto sul riconoscimento delle direttrici viarie, che seguono di norma la rete degli assi naturali rappresentati da vie fluviali e percorsi paracostieri. Sono percorsi spesso in uso fin da età preistorica, stabilizzati in età greca e romana anche in rapporto ai fenomeni di colonizzazione, di contatto tra *poleis* coloniali e popolazioni locali, tra *civitates*, *municipia*, *vici* e territorio; percorsi rivitalizzati in occasione della riorganizzazione del servizio postale voluta da Augusto, e forse anche a seguito delle limitate iniziative di Adriano, Settimio Severo e Valentiniano I.

In alcune aree della Sicilia, rispetto al sistema di età greca e romana consistenti si riveleranno le trasformazioni di età bizantina e medievale, collegate al mutato assetto poleografico. Dalle strade principali si dipartivano numerose vie secondarie (*diverticula* nelle fonti itinerarie di età romana), che contribuivano a comporre un'articolata rete viaria, in alcune zone della Sicilia probabilmente non dissimile dal sistema delle Regie Trazzere che, in età borbonica, costituirono il cuore del sistema postale.

Di questa rete antica rimangono labili tracce: le strade erano probabilmente a fondo naturale, ed anche i ponti raramente sono anteriori al XV-XVI secolo; tuttavia, i toponimi arabi come Cantara (da *qantarāh*, ponte, e gli analoghi Cantera, Alcantara, Cantarella) suggeriscono l'esistenza di strutture più antiche, presumibilmente di età romana. Non meno importanti sono i toponimi come Fondaco e Fondachello, sempre da un termine arabo (*funduq*) che designa luoghi di sosta, anch'essi talvolta in località occupate in età romana da una *mansio* (o *statio*).

Alla ricostruzione della viabilità antica concorre inoltre, sia pure con riserve, la documentazione cartografica di età moderna, dalla accurata Carta della Sicilia di Samuel von Schmettau del 1720-21, alle cartografie prodotte dall'Istituto Geografico Militare dopo l'Unità. Il riconoscimento puntuale

dei tracciati viari antichi è comunque estremamente difficile, e i dati desunti dalle fonti storico-letterarie e toponomastiche devono essere integrate con l'analisi della geomorfologia, delle fotografie aeree, e soprattutto con l'indagine archeologica diretta sul terreno.

La percezione che oggi si ha del sistema viario antico può dunque essere fallace, ed è improprio parlare di un modello valido per tutta l'antichità: in età arcaica e classica, e in parte in età ellenistica, e di nuovo a partire da età bizantina, le esigenze difensive richiedevano che ci si arroccasse in località naturalmente fortificate; al contrario, in età romana (ma anche in età islamica) sono numerosi i siti rurali, fattorie e villaggi, anche molto estesi, in aree aperte, pianeggianti, spesso alla confluenza tra corsi d'acqua; e tuttavia non mancano centri abitati e fiorenti città in posizioni arroccate.

Tra Palermo e Agrigento si snodava quella che per l'età romana viene chiamata *via Aurelia*, dal console Aurelio Cotta, il cui nome è iscritto nel miliario rinvenuto in località Zuccarone, presso Corleone.

Si tratta della più antica strada della Sicilia, poiché il console era impegnato nella prima guerra punica, e quindi il documento epigrafico va datato tra il 252 ed il 244 a.C.; le 57 miglia indicate sul miliario sono compatibili con una distanza calcolata da Agrigento. Altre informazioni si ricavano dalle più tarde fonti itinerarie di età imperiale: l'*Itinerarium Antonini* (secoli III-IV) annovera tra i percorsi del *cursus publicus* una via da Agrigento a Palermo lunga 85 *milia passuum*; certamente essa coincide con la *via Aurelia*, tanto più che 28 *m.p.* separano Zuccarone da Palermo. L'*Itinerarium* segnala quattro stazioni: *Pitiniana* a 9 *m.p.* da Agrigento, *Comiciano* dopo 24 *m.p.*, quindi *Petrina* (4 *m.p.*), *Pirama* (24 *m.p.*), e quindi ulteriori 24 *m.p.* per Palermo. Le prime due stazioni, *Pitiniana* e *Comiciano* (o *Comitiana*) corrispondono a estese proprietà terriere (un po' impropriamente, i *latifondi* di età moderna), come indicano i toponimi prediali.

Da Agrigento la strada doveva procedere verso NNO, transitando presso la contrada Amagione e i centri abitati di Ara-

Ponte Nuovo e Casale San Pietro (Castronovo di Sicilia).



gona (Poggio del Fondaco, e sito di età imperiale in contrada Scichilone) e Comitini (dall'insediamento di età imperiale di Puzzu Rosi-Scaglinuta proviene forse un frammento di *tegula sulphuris*), per raccordarsi alla valle del Platani in località Salto Poriano (da *saltus*?) e Passu Funnutu, vicino il bivio di Casteltermini, seguendo fino alla zona di Cammarata un tracciato non molto diverso da quello dell'attuale SS 189. In questo tratto erano le *stationes* di *Pitiniana* e *Comitiana*, non è chiaro se in quest'ordine, o se la sequenza dei due nomi sia errata nell'*Itinerarium*, sicché *Comitiana* andrebbe localizzata presso l'odierna Comitini, e *Pitiniana* più a Nord, verso Cammarata.

Tra i dati archeologici collegabili alla plausibile direttrice antica vanno segnalate: il toponimo Cantarella; un ponte sul fiume Gallodoro, i cui piloni potrebbero risalire nella parte inferiore ad età romana; il sito di Fontana Fredda-S. Antonino vicino la zona archeologica di c.da San Giovannello-Roveto, non lontano dal bivio per Casteltermini (*Termine* potrebbe da parte sua riferirsi alla presenza di terme di età romana); la villa/fattoria presso la stazione ferroviaria di Acquaviva Platani; un pavimento a mosaico, pertinente ad una villa (o alla *statio Comitiana/Pitiniana*?) ca. 3 km a Nord della stazione ferroviaria di Cammarata, a 33 miglia da Agrigento; Ponte Saraceno (forse qui un casale *Cantara*) presso San Pietro, dove si trovava l'*ecclesia S. Petri in flumara Castronovi*, menzionata in documenti della fine dell'XI secolo; tombe ad arcosolio presso la stazione ferroviaria di Castronovo. Lungo questa direttrice va cercata anche la stazione di *Petrina*, 4 miglia oltre *Comitiana*, forse alle pendici di Castronovo, che per posizione e caratteristiche potrebbe essere stata secondo Uggeri l'antica *Petra*.

Castronovo era tra i più importanti snodi viari della Sicilia centro-occidentale, in collegamento a NE con la valle del S. Leonardo e la zona di *Thermae Himeraeae*, e ad Est con Verbumcaudo e l'area delle Madonie. Da Castronovo, la *via quae tendit Corniglion* (Corleone) è menzionata nei documenti normanni di fine XI secolo, e ben presto assume la

denominazione di *magna via Francigena*; inoltre, in un diploma della fine del XII secolo è definita, nel suo tratto più settentrionale, oltre Corleone, *tarīq al 'askar* (via dei soldati) e *via exercitus*.

Superata Castronovo, la direttrice principale transitava presso l'attuale Filaga (dal greco *phylakion*, posto di guardia, dove tra XII e XIII secolo fu costruito dai Normanni un *ospedale*) e Montagna dei Cavalli (*Hippana*, importante centro fortificato abitato da età arcaica al III sec. a.C.), per volgere quindi verso Cozzo Spolentino, Zuccarone e Pizzo Nicolosi, all'estremità occidentale della Rocca Busambra. Anche il Pizzo fu abitato fino alla metà del III sec. a.C., ma l'area fu frequentata fino al III sec. d.C.: secondo G. Uggeri qui poteva trovarsi la *statio* di *Pirama*, 4 miglia a Nord di Zuccarone e a 24 da Palermo, e nell'area è presente il toponimo Casale.

Oltre Pizzo Nicolosi si potevano seguire due percorsi: uno aggirava a NO l'altopiano di Piana degli Albanesi, l'altro lo attraversava, per arrivare a Palermo seguendo la valle dell'Oreto. Nel primo caso la strada avrebbe lambito Monte lato (antica *latai*), e raggiunto l'Oreto tramite Portella della Paglia; sarebbe stata questa forse la via seguita da Pirro quando nel 277 a.C. da *latai* mosse verso Palermo. L'altra direttrice sarebbe passata per Portella S. Agata e l'omonima contrada, dove si trova un importante sito di età imperiale (più tardi l'*oratorium S. Agnes*, citato da papa Gregorio Magno alla fine del VI secolo, dove i Normanni costruiscono un *ospedale* dedicato a S. Agnese, sulla *via quae ducit a Corlione ad Panormun*); questa direttrice taglia trasversalmente l'altopiano fino alla Portella di Rebuttone, ovvero si tiene un po' più ad Ovest fino alla Portella del Pozzillo, per scendere così all'Oreto all'altezza di Cozzo Papparina, altro sito a carattere strategico attivo da età arcaico-classica ad età ellenistica.

La linea ferroviaria Palermo-Girgenti

La linea Palermo-Termini-Lercara, primo tronco del collegamento fra Palermo e Agrigento, fu aperta all'esercizio il 1° settembre 1870. I 76 km di strada ferrata richiesero più di sette anni di lavoro, nell'ambito dei quali si iniziò con il tratto Palermo-Bagheria (13 km inaugurati il 28 aprile 1863) e si chiuse con il tratto Roccapalumba-Lercara (7 km) che, appunto il 1° settembre, resero disponibile l'intero tronco. I lavori ferroviari in Sicilia erano stati intrapresi ai sensi della legge 28 luglio 1861, che approvò la convenzione con la ditta *Adami & Lemmi*; è naturale, quindi, concludere che il tronco anzidetto richiese, per essere aperto all'esercizio, quasi un decennio, cioè tutto il lungo intervallo di tempo compreso fra il 1861 e 1870.¹ Nonostante l'apertura del tronco, però, i lavori erano ben lungi dall'essere totalmente compiuti: molte e gravi divergenze insorsero con l'impresa costruttrice sulla entità dei lavori che restavano da compiere e si dovette addivenire alla convenzione del 10 marzo 1873, mediante la quale fu imposto all'impresa di definire le opere non completate.

A quello tra Palermo e Lercara fece seguito il tronco da Lercara a Porto Empedocle di 66,793 km, alla cui esecuzione si provvide con la legge n. 5858 del 1870, suddiviso in piccoli tratti.

A giustificare i ritardi e la gravosa entità delle spese di costruzione basti citare le eccezionali difficoltà dei luoghi tanto per le accidentalità del suolo quanto per la natura dei terreni attraversati per cui non fu raro il caso di guasti alle opere d'arte, specialmente alle gallerie per le enormi pressioni che i terreni argillosi esercitavano sulle masse murali; frequente fu pure il caso di trincee e di rilevati che non ressero benché eseguiti con scarpate munite di adatti rivestimenti; come frequentissimi in ogni tronco furono i casi di frane per le quali occorsero sistemi di fognature e di drenaggio nelle tratte a mezza costa, nonché robuste opere di protezione laddove la ferrovia era insidiata da corsi d'acqua.

Di tutti i tronchi della linea Palermo-Porto Empedocle, le maggiori difficoltà costruttive si manifestarono in quello dal

torrente S. Pietro (attuale fiume Platani) a Passofonduto, della complessiva lunghezza di circa 14 km, alla cui estremità si dovettero realizzare due stazioni provvisorie a contatto immediato con la strada provinciale Palermo-Girgenti, sicché si fu costretti a percorrere 14 km utilizzando la carrozza postale in coincidenza degli arrivi e delle partenze dei treni.² Gli impedimenti costruttivi fra le stazioni provvisorie a S. Pietro (Spina) e a Passofonduto, furono superati nel 1877; e ciò sia per le 17 frane che si dovettero affrontare fra il S. Pietro e la stazione di Campofranco, sia per un tratto di circa un 1 km fra Campofranco e Passofonduto, nella località denominata *Fondaco Petix*, dove la strettissima gola lasciata dal fiume Platani, con falde franose, lasciò incerta per un certo tempo la tecnica meno difficile e meno costosa.

Quantunque aperti all'esercizio, i suddetti tronchi della Palermo-Porto Empedocle richiesero molti lavori di consolidamento e di completamento sui quali si operò duramente e dispendiosamente finché non si poterono trasferirli in regolare e definitiva consegna alla Società esercente. La data di apertura all'esercizio dell'intera linea da Palermo a Porto Empedocle è il 16 dicembre 1876.

La linea ferroviaria Palermo-Girgenti-Porto Empedocle ha il primo tratto comune con la litorale Messina-Palermo (da Palermo a Bivio Fiumetorto). Dopo 43 km, a Fiumetorto, volge a sud internandosi nell'isola, incontra nella provincia di Palermo 6 stazioni e 1 fermata: Cerda a 9 km dal paese, Sciarra a 3 km dall'abitato, la fermata di Causo (presso cave di gesso), Montemaggiore Belsito a 8 km dal paese, Roccapalumba-Alia stazione comune dei due centri distanti, rispettivamente, 5 e 9 chilometri, Lercara Friddi a 5 km dal paese con vicine miniere di zolfo e cave di gesso, Castronovo di Sicilia a 6 km dall'abitato. Per tutta la linea, i collegamenti tra le stazioni ed i paesi, costituiti in genere da strade mulattiere, avvenivano prevalentemente tramite *cavalcatore*, nei primi anni del '900 sostituiti da *corriere*.

Dalla stazione di Roccapalumba la linea si biforca: quella di destra va a sud diretta a Porto Empedocle, quella di sinistra

Strada e Ferrovia (Comitini).



corre per un po' quasi parallelamente alla prima e poi volge ad est e, attraversando l'interno della Sicilia, si dirige verso Catania. Entrando nella provincia di Agrigento, a circa 90 km da Palermo, la ferrovia incontra la stazione di Cammarata-S. Giovanni Gemini a 8 km dai due paesi; di seguito il treno trova sul suo percorso, dentro la vallata del Platani, le stazioni di Acquaviva Platani (inizio della breve incursione nel territorio provinciale di Caltanissetta, assieme alle due seguenti) a 6 km dal centro abitato, di Sutera a 6 km dal paese, di Campofranco a 3 km dal comune; tornando quindi nel territorio agrigentino, ferma alle stazioni di Comitini a 4 km dall'abitato,³ di Aragona-Caldare a 4 km dal paese e ubicata in una zona *Le Caldare*, ricca di vulcani di fango salato detti *macalube*. A 134 km da Palermo si arriva ad Agrigento (Girgenti), la cui stazione originaria fu quella distante 2 km dalla storica città; dal 28 ottobre 1933 venne aperto all'esercizio il breve tratto a scartamento promiscuo (che richiese lo scavo di due gallerie) fra Agrigento Bassa e Agrigento Alta con l'inaugurazione della nuova stazione di Agrigento Centrale.⁴

Il privilegio dato alle linee ferroviarie interne rispetto a quelle litorali della Sicilia fu dettato dalla necessità di fare defluire con continuità, sicurezza e facilità il minerale di zolfo dall'altipiano interno verso i più vicini scali portuali. La concorrenza dei trasporti automobilistici negli anni '50 diventa fortissima, mentre il trasporto ferroviario si manifesta ancora lento: da Termini Imerese ad Agrigento occorrono tre ore per percorrere solo 113 km. Infatti, la rete di linee ferroviarie, costituita da quella principale (da Palermo a Girgenti) e da quella complementare, ricca e complessa nell'area centrale e nell'altipiano agrigentino, ha avuto, pur con le sue limitazioni strutturali e organizzative, un ruolo importante per connettere gli insediamenti abitativi e quelli industriali (principalmente miniere) e togliere, quindi dall'isolamento, anche per la carente rete viaria esistente, molte piccole e medie città, ulteriormente supportata in periodi più recenti dallo sviluppo della rete stradale e della rete di collegamenti extraurbani

su gomma.

L'elettrificazione della linea e la sua velocizzazione, che è obiettivo di un'iniziativa recente delle FF.SS., mirano a rendere più facili i collegamenti tra i centri abitati toccati dalla linea e, principalmente, i due terminali che, sicuramente, manifestano un intenso interscambio multiforme e importante per l'economia dei territori attraversati e della Sicilia, in generale.

¹ Tale risultato fu dovuto non solo alle difficoltà tecniche che si dovettero vincere, ma anche alle vicende e modificazioni che dovettero subire gli atti amministrativi. Alla convenzione citata, infatti, succedette quella di concessione alla *Società Vittorio Emanuele* (con capitale francese), approvata con la legge del 25 agosto 1863; ma questa società nel 1866 si trovò ridotta in situazioni finanziarie tanto difficili da costringere il Governo a concedere alla Società importanti anticipazioni estese agli altri interventi in corso in Sicilia e in Calabria. Allo scioglimento della *Società Vittorio Emanuele* subentrò l'appalto all'Impresa *Vitali-Charles-Picard & C.*

² Secondo l'orario in vigore nel periodo centrale degli anni '70 veniva offerta una corsa con partenza da Palermo alle 6.30 e arrivo a Porto Empedocle alle 16.50 (più di 10 ore) e, in senso opposto, una corsa con partenza da Porto Empedocle alle 08.15 e arrivo a Palermo alle 16.50 (più di 8 ore).

³ Comitini era dotata di un'altra stazione (denominata Comitini-Zolfare) sulla linea Canicatti-Caldare, adibita quasi esclusivamente al traffico degli zolfi

⁴ Oltrepassata Girgenti, la ferrovia faceva un ampio giro attorno all'abitato ed uno sulla Valle dei templi, attraversando l'Akragas per discendere dalla quota 203 fino al mare. Da Girgenti, infatti, aveva inizio una linea delle complementari sicule, che si indirizzava in discesa a Porto Empedocle, con tratti a cremagliera; procedeva quindi lungo la costa toccando Realmonte, internandosi poi per Siculiana, Montallegro, Cattolica Eraclea e Bivio Greci, dove la linea si biforcava: al nord andava per Cianciana, Alessandria della Rocca, Bivona, S. Stefano, Bivio Filaga (diramazione per Prizzi e Palazzo Adriano) a Lercara; l'altra verso ovest per Ribera andava a Sciacca, ecc. Da Girgenti, inoltre, si staccava una linea a scartamento ridotto la quale, svolgendosi parte ad aderenza naturale e parte ad aderenza artificiale, passava per Favara e per le zolfare di Favara; faceva poi capo a Naro dove si biforcava: un tronco verso nord diretto a Canicatti (sulla linea principale S. Caterina-Caldare), un altro verso sud, con dei tratti a dentiera, che toccava Cammarata, Palma di Montechiaro, Torre di Gaffe e Licata.

Da Palermo ad Agrigento in viaggio sulle statali

Spostarsi non è viaggiare.

In tempi ormai trascorsi, quando, non frequentemente, si andava fuori città per lavoro o per diletto, era sempre un viaggiare, un trasferirsi nello spazio e nel tempo con attenzione e lentezza.

Muoversi con un mezzo era l'occasione utile per osservare il circostante, assimilare impressioni e sensazioni, analizzare gli usi e valutare le trasformazioni dei territori, elaborare idee, mettendo in discussione le nostre conoscenze nel confronto con un *altrove* che scoprivamo magari non lontano da casa.

Le andate festive *fuori porta*, dopo percorsi sinuosi e faticose salite in strade a servizio delle necessità dei paesi, approdavano sovente in luoghi con viste panoramiche dai quali lo sguardo, ampio, spaziava su vasti panorami di campagna o città che ci sembrava amplificassero ed acuissero le nostre capacità di percezione. I sommovimenti euforici nei nostri animi sorpresi si tramutavano, poi, in ricordi dell'evento e delle sensazioni di *bellezza appagante* che riportavamo indietro per conservarli, fruttuosamente, nella nostra memoria.

Allora come ora, sono queste alcune delle ragioni per cui alcuni luoghi visitati sono legati indelebilmente ai nostri viaggi, luoghi che ci hanno impressionato, che ci hanno indotto a nuovi pensieri, riflessioni verso maturazioni e cambiamenti, che ci hanno in qualche modo sospinto ed aiutato ad essere, poco per volta, diversi e migliori.

Oggi le strade di collegamento veloce fra i grandi agglomerati urbani, come le Strade Statali 121 e 189 da Palermo ad Agrigento, sono finalizzate, prevalentemente, agli spostamenti piuttosto che ai viaggi e, piene di traffico, impongono concentrazione nella guida, senza distrazioni neppure verso il paesaggio e la natura circostante.

Il viaggio si eclissa, i luoghi diventano spazi attraversati. I percorsi non riservano più sorprese e, spesso noiosi, permettono soste e riposo soltanto nelle stazioni di servizio.

L'imperativo categorico sembra essere quello di arrivare al

traguardo con il minimo sforzo.

Per raggiungere la meta non è più necessario faticare per trovare la strada, non è più necessario utilizzare le carte stradali né la segnaletica alternativa offerta, a giro d'orizzonte, dalla natura e dalle trasformazioni antropologiche dei luoghi. Grazie alle moderne tecnologie il guidatore è indirizzato automaticamente da visori e voci narranti e così, deresponsabilizzato dal trovare i luoghi cercati, perde la capacità di elaborare le mappe cognitive individuali, indispensabili per la creazione di un rapporto con le località e per la loro memorizzazione. Si guida, oggi, oltre che con la vista anche con l'udito, guardando soltanto in avanti sulla strada.

Il viaggio, nel significato più proprio dello stesso, è diventata una scelta rara. L'andata festiva *fuori porta* è spesso dedicata alle perlustrazioni di luoghi come le *città mercato*, in una distratta prosecuzione dei riti e dei ritmi quotidiani e normali di vita. Anche il teorico tempo libero diventa un pratico tempo da dedicare alla produzione, al lavoro, alla soluzione di necessità. Nella nostra ricerca ci siamo posti, allora, un interrogativo retorico. Nel caso della strada Palermo - Agrigento con quali prerogative si può ancora *viaggiare*?

La risposta è che si può ancora viaggiare se percorriamo la strada senza fretta, se, improvvisamente, magari sollecitati dalla vista, sentiamo la necessità irresistibile di trovare dei varchi che ci portino verso nuove avventure e curiosità, se torniamo ad essere esploratori di territori e città, se pensiamo ad accumulare esperienze nel ruolo di attenti riscopritori di ibridazioni di culture, di forme di civiltà e di relazioni fra gli uomini. Con brevi deviazioni dalla grande via, rimettendoci su percorsi antichi, moderando la nostra velocità ed introducendo delle soste, proviamo a guardarci intorno, a sentire lo *spirito dei luoghi*, ad immedesimarci e calarci nelle trame dimenticate.

Proviamo a viaggiare ragionando, *lavorando di sguardo*, scoprendo i numerosi elementi attrattori eredità di un passato tangibile e ben presente, evidenziato, sia dai segni forti e consistenti dell'uso del suolo, sia dai segni sparsi di una



rilevante presenza monumentale nella campagna. Sono queste le tracce della nostra lunga storia regionale, degli intrecci di differenti dominazioni e civiltà, delle contese, delle vicende politiche, economiche e sociali di paesi, castelli, masserie, mulini, dei sistemi di comunicazione di strade, ponti, vie d'acqua, presenze tutte significative ed utili, quali risorse da riscoprire, recuperare e valorizzare.

Proviamo a ritrovare la peculiarità di paesaggi armoniosi, che ancora esistono, intreccio appagante di forme della natura, colori, luci, trasparenze dell'aria, intersecati dai segni e dalle elaborazioni dell'uomo; proviamo a rimettere in moto la macchina della loro tutela come bene collettivo inalienabile e come valore primario sancito anche dalla nostra Costituzione; proviamo a guardare al paesaggio come origine per il disegno di un progetto di riequilibrio territoriale ed ambientale che trova nelle strade primarie gli assi portanti di sviluppo.

Proviamo anche a cogliere, nel contempo, criticamente, i segni negativi dell'abbandono vistoso di campagne e di vaste aree di industrializzazione fallimentare, del collasso delle economie locali, dell'alterazione della stratificazione storica delle forme urbane attraverso una residenzialità contemporanea senza principi e senza regole, divoratrice del territorio, anche contro i criteri di salvaguardia e tutela dell'ambiente.

Ma il fascino talvolta anche ambiguo e contraddittorio dei luoghi e dei viaggi è anche questo, la proposizione all'osservatore di situazioni che lasciano intravedere ad un tempo irrisolte contemporanee positività e negatività, demandando allo stesso l'individuazione critica della sottile linea, talvolta impalpabile, che distingue una condizione di *presenza* ancora significativa ed utile da una di *abbandono* tutta da ripensare.

Si può quindi viaggiare partendo dalla strada veloce, se qualcosa o qualcuno torna a sollecitarci, ad indurci in curiosità che meritano risposte, a suggerirci percorsi e mete per riscoprire le ragioni ed i significati dei luoghi.

SS 189 e Casale San Pietro
(Castronovo di Sicilia).

Nella pagina accanto e successiva.

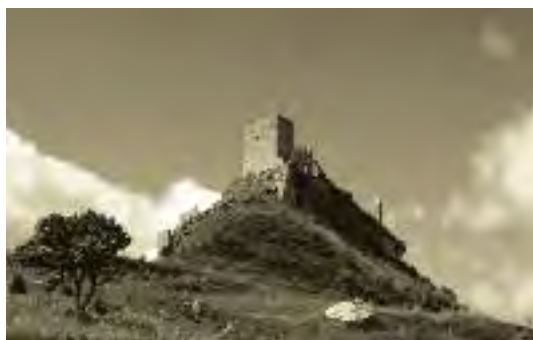
Itinerario attraverso castelli e luoghi fortificati (Palermo, Misilmeri, Marineo, Cefalà Diana, Vicari, Margana, Castronovo, Melia, Cammarata, Mussomeli, Torre del Salto, Racalmuto, Favara, Porto Empedocle).

In questa fase della ricerca si è quindi proceduto ad effettuare quelle ricognizioni territoriali e quelle documentazioni conoscitive indispensabili per la messa a punto di problematiche e temi di lavoro su cui indagare, al fine di pervenire a linee guida per una progettualità nell'ottica degli usi molteplici della strada a partire dalle risorse dei territori stessi attraversati.

Le linee guida dei temi di progettazione sono intese come la base preventiva per l'avvio di un raccordo con le strutture amministrative regionali, i singoli comuni, gli enti proprietari, i privati interessati, finalizzato ad un lavoro concorde per un progetto unitario negli obiettivi comuni di un sistema sinergico moderno, integrato nei ruoli, nelle funzioni e nell'economia.

La ricerca in questa sezione di studio, che già consente la messa a fuoco di ulteriori approfondimenti e nuove tematiche da portare avanti con fasi successive di lavoro, ha provato ad individuare le questioni ed i caratteri prima annunciati utilizzando come strumento descrittore la *fotografia*. Attraverso sopralluoghi, visite, spostamenti sul territorio sono stati indagati i più evidenti segni di questa particolare realtà, cogliendone, attraverso gli aspetti figurativi, le potenzialità ormai dimenticate, le caratteristiche di connotazione, le suggestioni.

Si è lasciato alla fotografia il ruolo di documentare e raccontare, nei possibili contenuti, una prima selezione di ambiti particolari, significativi e specifici, sia antichi che contemporanei, sia vicino alla strada che a più grande distanza. Si è affidato, invece, al fotografo il ruolo di mediatore fra più livelli di scrittura, fra la rappresentazione della realtà così come sembra potersi cogliere e l'interpretazione della stessa, attraverso la selezione dei punti di vista e la combinazione dei tagli di immagine, attraverso l'inquadratura dei soggetti stessi e l'individuazione dei loro punti di forza e di carattere, in un fraseggio compositivo di elementi naturali, artificiali, luci e colori raccolti a *conformare* i contenuti estetici delle rappresentazioni.





Strategie di programmazione della Regione Sicilia

La programmazione Regionale nel settore dei trasporti si basa sul *Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica* (PRTL), sugli *Accordi di Programma Quadro* (strumenti di attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma istituita con la Legge 662/1996), relativi alle quattro Modalità di Trasporto ed al Trasporto Merci e Logistica, e sulla *Programmazione Nazionale delle Infrastrutture Strategiche* (Delibera CIPE 121/2001, Legge Obiettivo).¹ La Regione Siciliana ha identificato un processo di pianificazione nel settore dei trasporti che così si articola: *Piano Direttore* (2002); *Piano Attuativo delle Quattro modalità di trasporto* (2004); *Piano Attuativo del Trasporto merci e della Logistica* (2004). Il *Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica*, nella sua interezza, è pertanto costituito dal *Piano Direttore* e dai *Piani Attuativi*.

Il *Piano Direttore* è stato redatto utilizzando il modello pianificatorio indicato dal *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*, in modo da rendere la pianificazione regionale in linea e coerente con i riferimenti metodologici dettati a livello nazionale. La programmazione è finalizzata a: orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana; perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Il Piano per il sistema stradale, individua interventi (mediante opere di *completamento* e di *ammodernamento*) per recuperare l'efficienza di base del sistema di trasporto su gomma, aumentare il livello di connettività della rete stradale, velocizzare i collegamenti tra nodi urbani e tra aree costiere e dell'entroterra, migliorare l'accessibilità con le autostrade, favorire infine gli scambi produttivi e la mobilità delle persone e delle merci.

La strategia delineata dal Piano prevede la chiusura di un anello di viabilità perimetrale, in buona parte con caratteristiche autostradali, ed il potenziamento dei collegamenti trasversali (Palermo-Agrigento, Santo Stefano di Camastra-Gela, etc.), di connessione dei principali centri tra loro e con l'entro-

terra ed in grado di mettere in comunicazione i versanti tirrenico e ionico. Alle direttrici principali (est-ovest e nord-sud) si collegano le reti secondarie di raccordo con i sistemi locali e rurali.

I *Piani Attuativi*, in linea con la politica europea dei trasporti, contengono le scelte di dettaglio che affrontano le tematiche specifiche di ogni modalità di trasporto nel rispetto delle strategie generali volte a privilegiare l'intermodalità e l'interoperabilità, oltre allo sviluppo del trasporto sostenibile dal punto di vista sociale e ambientale.

Il *Piano attuativo del trasporto stradale* fissa gli obiettivi e le strategie d'intervento, lo scenario di programmazione istituzionale di lungo periodo (2015) con gli interventi sulla rete infrastrutturale. Gli obiettivi fissati sono: perequazione dell'accessibilità al territorio regionale e classificazione funzionale della rete stradale; contestualizzazione degli interventi (attraverso una progettazione integrata con il territorio, sia sotto il profilo ambientale che socio economico); sicurezza in sintonia con i Programmi Nazionali sulla Sicurezza stradale, eliminazione dei punti neri; agibilità della rete in caso di calamità (attraverso l'adozione di tracciati e soluzioni costruttive e gestionali che tengano conto del rischio sismico e idrogeologico).

L'Assessorato Regionale Infrastrutture e Mobilità, sin dal 2010, ha avviato gli aggiornamenti delle indicazioni e degli obiettivi del PRTL,² per cui dovrà fornire indicazioni chiare in relazione a come coprire la coerenza temporale sino al 2020, come inserire gli standard ambientali e l'inter-operabilità rispetto alle reti TEN-T, quali progetti realizzare secondo precisi cronogrammi. Chiaramente, il nuovo Piano dovrà fissare gli indirizzi affinché sia garantita la sostenibilità delle opere non solo nella fase di realizzazione ma, soprattutto, in fase di gestione, garantendo l'efficienza dei servizi erogati. Tale Piano rivisitato dovrà essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica.

Il collegamento trasversale principale dell'Isola è l'itinerario Palermo-Agrigento S.S. 121 e S.S. 189. Previsto dal PRTL,



ha assunto una valenza strategica per la Regione Sicilia con la Legge Obiettivo, sia sotto il profilo economico che sociale: la strada, infatti, si presenta a due corsie ed è caratterizzata da innumerevoli immissioni, non regolamentate, che insieme ad alcune anomalie geometriche del tracciato, contribuiscono ad abbassare il livelli di sicurezza stradale elevando l'incidentalità.

L'arteria risulta a servizio di rilevanti infrastrutture (tra cui l'aeroporto di Punta Raisi ed i porti di Palermo, Porto Empedocle e Licata) e rappresenta l'opera principale per il collegamento degli agglomerati industriali di Porto Empedocle, Aragona, Favara e Casteltermini-Valle del Platani con gli agglomerati industriali di Lercara Friddi e Termini Imerese. Inoltre, garantisce l'accessibilità ai centri direttamente toccati e ad altri importanti agglomerati urbani. Un'ampia porzione di territorio regionale di particolare importanza nell'economia isolana è servita prevalentemente da questa arteria. Sin dagli anni 80 la Regione Siciliana avviò approfondite analisi sull'attuale collegamento al fine di individuare le soluzioni più efficaci alle problematiche evidenziate che riguardavano sia elevata incidentalità sia flussi di traffico maggiori della capacità della sezione stradale nel tratto Palermo-Bolognetta.

La progettazione dell'asse ha avuto una accelerazione solo a partire dal 2001; l'ANAS, quale soggetto gestore della strada, ha predisposto il progetto preliminare del tratto Palermo-Lercara, avviando la procedura di approvazione prevista dalla Legge Obiettivo, per un costo complessivo di 1.218,4M euro, al netto dell'IVA. Dopo un lungo e travagliato iter tecnico-amministrativo, il CIPE, con delibera n. 84 del 1.8.2008, ha approvato il progetto preliminare *Ammodernamento della tratta Palermo-Lercara Friddi 1° stralcio funzionale: lotto 2-sub lotti 2a e 2b dal Km 14,40 (rotatoria di Bolognetta inclusa) al Km 48,00 (svincolo di Manganaro incluso)* dell'importo di euro 296.435.132,42. Il progetto definitivo redatto dal Contraente Generale è stato approvato con prescrizioni a marzo 2012; il Cipe, infatti, in sede di approvazione ha raccomandato la possibilità dell'utilizzo delle eventuali economie che si dovessero

verificare in sede di progettazione esecutiva o nel corso dei lavori, per la riqualificazione della viabilità secondaria.

Sono previste le *compensazioni ambientali*, prescritte dal Ministero dell'Ambiente (per un importo del 3%), al fine di risarcire le popolazioni locali per il peggioramento ambientale che la struttura procurerà in fase di cantiere e di esercizio che riguardano: *opere a verde* con funzione di mitigazione acustica ed atmosferica; *opere di riqualificazione* delle aree sottostanti i viadotti e rinverdimento svincoli; *ripristinazioni* di aree interessate dai lavori; *interventi diretti sul ricettore*; *bonifica* dei siti inquinati lungo il tracciato progettuale. Il progetto esecutivo redatto dal Contraente Generale è stato approvato dall'ANAS in linea tecnica e la consegna dei lavori è avvenuta a fine giugno 2013. Dell'intero itinerario restano da progettare il *lotto 1* Palermo (nuovo svincolo A19) - Bivio Bolognetta, il *lotto 3* Bivio Manganaro - Lercara Friddi sud e il tratto *Lercara Friddi sud - Agrigento*. Per il primo e il terzo lotto sono state accantonate le risorse per la progettazione preliminare ad opera di ANAS; per il tratto *agrigentino*, in forza dell'Accordo di Programma stipulato nel 2010 fra Regione Siciliana, Provincia Regionale di Agrigento e ANAS S.p.A, la progettazione è in capo alla provincia di Agrigento che ha già attivato le relative procedure.³

¹ Tali strumenti sono coerenti alla programmazione Nazionale, in particolare con il *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* (Legge 245/1984) e correlati allo scenario Comunitario (Quadro Comunitario di Sostegno 2000-06), nonché allo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, al PON 2000-06, al POR Sicilia 2000-06.

² Gli aggiornamenti derivano dal recepimento dei successivi orientamenti di politica dei trasporti della Regione, correlati allo scenario comunitario delineato nel Quadro Strategico Nazionale

2007-13, dal POR F.E.S.R. Sicilia 2007-13, dal PON Convergenza *Reti e mobilità*, dal Piano del Sud. L'aggiornamento è oggi ancora più urgente alla luce del *Nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-20* e della cosiddetta *Condizionalità ex Ante* che individua le condizioni che lo Stato e le Regioni devono rispettare.

³ Le caratteristiche della strada saranno del tipo C1. Il costo previsto dallo studio di fattibilità ammonta a 275,29M euro. L'Anas curerà l'appalto e la direzione dei lavori.

Trasformazioni recenti della strada

La realizzazione del cosiddetto *scorrimento veloce* PA-AG risale al dopoguerra, quando l'aumento irrazionale e incalzante dei volumi di traffico, conseguente al boom economico, aveva palesato l'inadeguatezza della rete stradale esistente che ricalcava ancora, essenzialmente, l'impianto viario lasciato in eredità dall'epoca imperiale romana.

Successivamente, negli anni settanta, a seguito della costruzione dell'autostrada A19 PA-CT, sia la SS 121 sia la SS 189, hanno subito lo svuotamento del flusso veicolare da e per Catania, continuando ad assicurare la funzione di raccolta e di smaltimento dei traffici provenienti dai comprensori interni della Sicilia centro-occidentale verso le aree metropolitane di Palermo e di Agrigento. Il tratto di strada in questione si colloca infatti nella porzione occidentale della Sicilia collegando, con direttrice Nord-Sud, i due capoluoghi ed è a servizio di infrastrutture quali l'aeroporto di Punta Raisi ed i porti di Palermo, Porto Empedocle e Licata, oltre che a servire come infrastruttura di trasporto prioritaria per il collegamento degli agglomerati Industriali di Porto Empedocle, Aragona, Favara e Casteltermini-Valle del Platani con gli agglomerati Industriali di Lercara Freddi e Termini Imerese, assumendo quindi una rilevante importanza a supporto del tessuto produttivo di questa parte di economia isolana.

Alle evidenze territoriali sopra individuate si aggiunga la considerazione discendente dai postulati fondamentali della macro-economia e degli studi di pianificazione trasportistica, che si distilla compiutamente nel concetto che lo sviluppo economico di una zona non può prescindere, sia come causa sia come conseguenza di un intimo ed inestricabile rapporto causa-effetto, da un sistema di trasporti adeguato alle sfide di un mercato sempre più globalizzato, onde consentire di fondere in un rapporto sinergico e produttivo le attività agricole, commerciali ed imprenditoriali in maniera rapida e conveniente. In virtù delle considerazioni sopra riportate, il potenziamento dell'itinerario PA-AG è stato inserito nelle previsioni programmatiche di realizzazione delle infrastrutture strategiche individuate dalla Legge Obiettivo

del 2001, cui ha fatto seguito un complesso iter approvativo sviluppatosi a livello territoriale regionale e a livello ministeriale, che ha portato all'approvazione del CIPE di un primo stralcio di interventi, individuato nel tratto *Bolognetta-Lercara-Freddi*.

Dal punto di vista strettamente tecnico-progettuale, l'opera di ammodernamento è stata concepita e sviluppata come un intervento di *restauro conservativo e migliorativo*, avente il fine ultimo di eliminare tutte le criticità diffuse e note che rendono la strada oggi estremamente insicura, ad alto tasso di incidentalità e difforme dal punto di vista geometrico alle disposizioni delle Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade di cui al D.M. 6792 del 5/11/2001.

È opportuno a tal proposito sottolineare che il prioritario obiettivo progettuale non è stato soltanto quello di incrementare la velocità di percorrenza, traguardo forse di forte impatto mediatico ma insoddisfacente in termini di miglioramento del livello di servizio offerto, bensì di assicurare condizioni di comfort e sicurezza agli utenti lungo il tragitto percorso a velocità omogenea, all'interno di un dato intervallo di velocità di progetto di ampiezza limitata.

Sono, infatti, note le condizioni di scarsa efficienza e sicurezza dell'attuale arteria dovute a fattori geometrici della strada (piattaforma non omogenea lungo il percorso, successione di curve e rettili non ben calibrata, cattive condizioni di visibilità, mancanza di coordinamento piano-altimetrico), alla presenza diffusa di accessi privati, alla configurazione delle intersezioni ed a condizioni strutturali della pavimentazione assolutamente insufficienti, quindi oggettive condizioni di criticità che costituiscono principale causa della elevata incidentalità che si registra.

L'intervento di ammodernamento è stato sviluppato attraverso l'adeguamento della strada (che nella configurazione geometrica attuale non è classificabile secondo le Norme geometriche e funzionali per la costruzione delle strade - D.M. 6792/2001) alla categoria C1 *strada extraurbana secondaria* con funzionalità di collegamento regionale.

Progetto dell'ANAS
per
l'ammodernamento
della Strada Statale
121:
Planimetria generale.
Particolare: progetto
dello svincolo di
Baucina.



In particolare, il progetto prevede una piattaforma tipo C1 a carreggiata unica dallo svincolo di Bolognetta al bivio Vicari nord e una piattaforma a carreggiate separate, assimilabile alla categoria B, nel restante tratto fino al bivio di Borgo Mangano. Il ricorso alla piattaforma di categoria B, pur mantenendo i parametri della progettazione plano-altimetrica dell'asse sempre riferiti a quelli della categoria C, è scaturito dalle particolari condizioni orografiche dei luoghi che condizionano l'andamento altimetrico di questo tratto stradale, caratterizzato, appunto, da elevate pendenze per lunghi tratti. L'ipotesi di ovviare a tale situazione attraverso l'inserimento di una corsia per veicoli lenti, per una lunghezza di tracciato di circa 5 km, è stata presa in considerazione in fase progettuale ma è stata poi scartata poiché considerata critica sotto il profilo della sicurezza: si è ritenuta, infatti, circostanza facilmente prevedibile l'uso improprio e dannoso della corsia *centrale* (ossia la corsia di marcia normale in salita) da parte degli utenti soggetti al sorpasso impedito e, pertanto, si è optato per la soluzione di separare fisicamente le correnti di traffico, inserendo un apposito spartitraffico ed assumendo una composizione della piattaforma stradale analoga a quella prevista per le strade extraurbane principali.

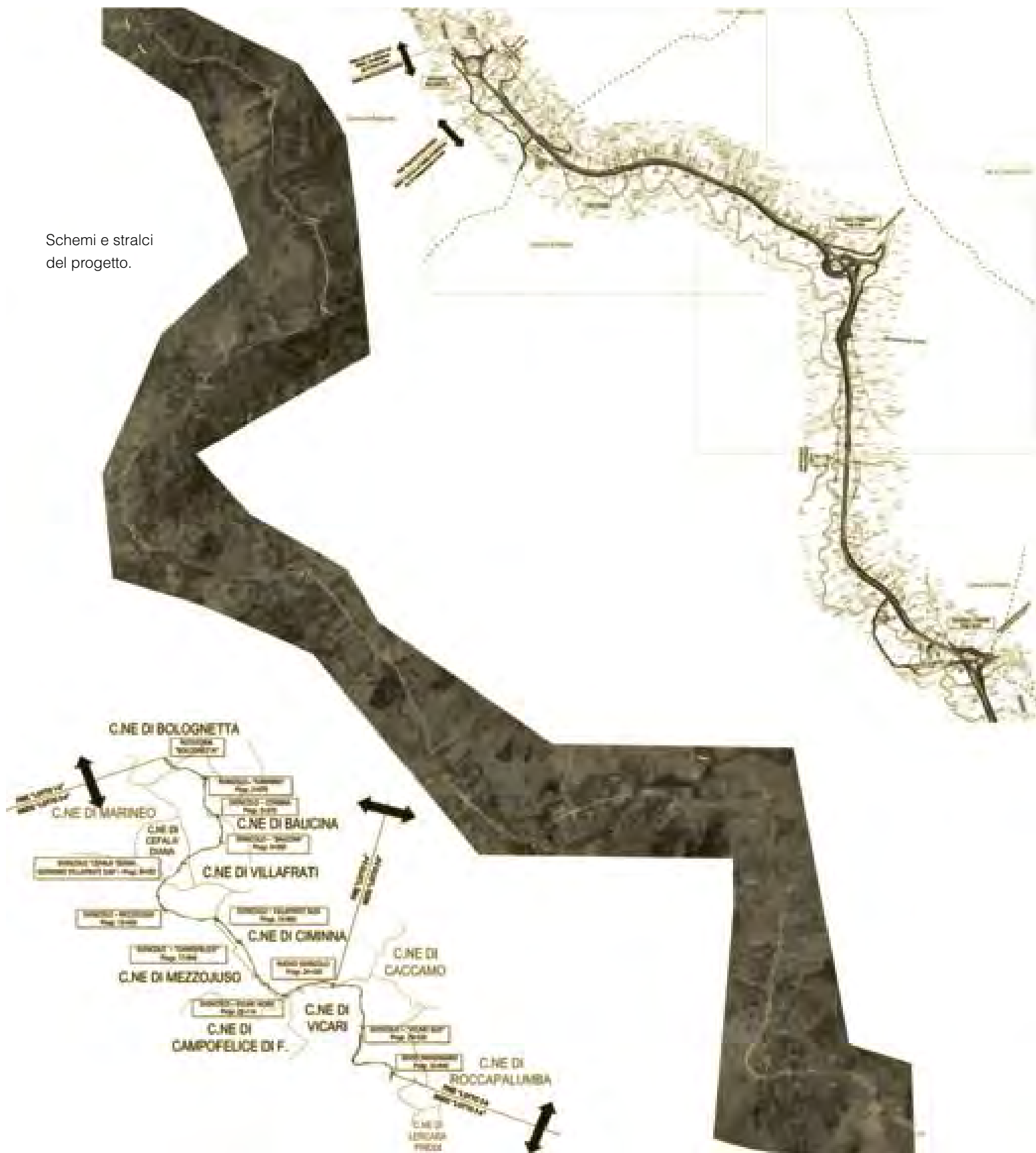
La necessità di contenere i costi dell'intervento di ammodernamento, di minimizzare l'impatto ambientale e di conservare la testimonianza storica dell'arteria viaria, ha indirizzato verso lo studio di un tracciato molto prossimo e, in alcuni casi, coincidente con l'attuale sede stradale; le verifiche di visibilità sul tracciato, progettato secondo questo criterio, hanno evidenziato condizione generalizzata di visuale libera correlabile ad una velocità di sicurezza lungo tutto il tronco ammodernato di 80 Km/h e ciò significa che, a tale velocità, le verifiche di visibilità per l'arresto sono soddisfatte e, pertanto, essa rappresenta una velocità di sicurezza.

Gli interventi in progetto prevedono altresì il restauro conservativo e l'adeguamento strutturale delle opere d'arte esistenti, anche attraverso l'utilizzo di materiali innovativi quali il calcestruzzo fibrorinforzato, la riconfigurazione geometrica

degli svincoli nonché la realizzazione di nuovi viadotti per i quali sono stati previste soluzioni omogenee con impalcati in acciaio-calcestruzzo realizzati con travi metalliche inclinate in acciaio corten, soluzione progettuale che coniuga efficacemente il pregio tecnico di una manutenzione ridotta - in quanto l'acciaio corten non è soggetto ad alcuna corrosione elettrochimica - al pregio estetico incentrato sulla forte caratterizzazione di modernità delle realizzande nuove strutture. In sostanza, al di là degli aspetti puramente specialistici della progettazione geometrica dell'asse stradale, il progetto di ammodernamento della SS 121 rappresenta un intervento molto complesso, frutto della ricerca della migliore coniugazione delle esigenze di rispetto delle geometrie e della storicità dell'asse viario esistente con l'esigenza indifferibile di innalzare i livelli di funzionalità e di sicurezza di questo collegamento regionale strategico.

Così operando si riuscirà a restituire a questa arteria il suo scopo prioritario, ossia la circolazione di mezzi, persone, culture ed idee, rendendo il territorio regionale meno disgregato e la Sicilia più globalizzata.

Schemi e stralci del progetto.





L'infrastruttura e la
campagna abitata
(area metropolitana
di Palermo-Villabate,
Bolognetta, Villafrati,
Mezzoiuso, Vicari,
Acquaviva, Campo-
franco).



A. Margagliotta / **On the road between Palermo and Agrigento**

The ground connection between Palermo and Agrigento is an ancient path already existing in Roman times and well documented even in the following centuries. The road was first built in 1779 during Bourbons reign and was completed only after Italian unification.

The road's history and its transformations allow the definition of its interactions with the landscape, the human settlements spreading around the crossing route and most of all the countryside which has always been the road's continuous companion.

A. Burgio / **Ancient connection paths**

Through the explanation of archaeological, toponymy, topographic and cartographic data, the more significant aspects of the road system stretching between Palermo and Agrigento are taken into consideration.

The main routes which were popular either in Greek and Roman times or under Norman-Arab-Byzantine domination are described. Some features constantly arise from this framework of study thus characterizing the route landscape: the reiterated selection of specific road junctions; the relevance of some toponymy classifications (of predial origin or lodging related); the reinforcement of municipal boundaries along some routes in particular. It will then be possible to recognize the uniqueness and peculiarity of this road system whose significant value should be acknowledged within its historical, and environmental background.

S. Amoroso / **The Palermo-Girgenti railway**

In 1860 Bourbon government decided to build three large railway systems in Sicily which, departing from Palermo, should have been heading towards Catania, Messina as well as Girgenti and Terranova (Gela), thus connecting the Thyrrenian Sea with the Ionian Sea and the Strait of Messina. Following the fall of the Kingdom of the Two Sicilies, Garibaldi's government made all efforts to provide the island with the necessary means of communication. On the Palermo-Girgenti-Porto Empedocle railway huge problems appeared due to land characteristics and the presence of malaria. The distance between railway stations and human settlements as well as the poor quality of road network and services could not satisfy neither travellers' nor municipalities' needs.

G. Palazzo / **Travelling on the state roads from Palermo to Agrigento**

In the past, whenever work or leisure travel outside the town took place, which did not happen very frequently, it always implied a careful and slow journey through space and time. Even nowadays, visited places still remain permanently bound to journeys, also when the travelled route is subject to road shifts and, being busy with traffic, demands concentration while driving and also requires no distraction by surrounding nature and landscape. With regard to the Palermo-Agrigento state road the main characteristics ensuring a truly travel experience are slowness, curiosity and a long for discovery. It will then be possible to determine the guidelines for the achievement of planning skills focusing on the multiple uses of the road system starting from the resources provided by the same territories crossed by.

V. Falletta / **Sicilian Region planning strategies**

The Regional Department of *Infrastructures and Mobility* has already launched the inevitable updating process in order to employ the resources allocated in the EU new programming cycle for 2014-20. Although considerable work has already been done in order to fill Sicilian Region's infrastructure gap, significant investments are still needed along with a new planning approach based on the enhancement of the landscape so that the large route system (the perimeter ring as well as the cross connections, such as the Palermo-Agrigento itinerary) and both completed while security levels of existing routes may be increased.

F. Murrone / **Recent transformations of the road system**

In the internet age a similarity exists between route network and virtual network which is also evident through the paradigmatic use of the term *infrastructure*. Through the critical appreciation of the two systems, the existence of two essential instruments is thus acknowledged whose role is to establish a physical or virtual connection among spaces and most of all among human beings who would otherwise be separated by physical and cultural barriers. The Palermo-Agrigento itinerary facilitates the connection between two seas and stretches along the internal areas of Sicily island, where different ruling governments have throughout time determined the physical and cultural characters of landscape and population.

A qualche distanza oltre Girgenti entrammo nelle zone di terre fertili: non vaste pianure, ma un dolce susseguirsi di dossi montani e collinosi, tutti coltivati a frumento e ad orzo; è una massa di fecondità ininterrotta quella che si presenta all'occhio. Il terreno adatto a queste coltivazioni è sfruttato così intensamente e così accuratamente che non si vede neppure un albero; perfino i paeselli e le case sorgono sulle creste dei colli, dove un filone di roccia calcarea rende il suolo inutilizzabile.

J.W. Goethe, *Viaggio in Italia* (1787)



Tra Palermo e Agrigento. Note per una poetica della deriva

Il diffuso fraintendimento dell'idea di progresso ha spesso indotto a pensare alle (poche) strade siciliane in termini funzionali, nell'illusione di migliorare velocità e comodità degli spostamenti. A parte questi obiettivi, a dire il vero quasi mai raggiunti, e tralasciando il rassegnato convincimento che le infrastrutture siano oggi un privilegio raro per questa terra, è facile constatare come non si rifletta abbastanza sulla strada come luogo o sui luoghi che la strada determina. Le strade che con grande sapienza hanno nel tempo irrorato il territorio siciliano, costituiscono un'armatura funzionale ma anche estetica del paesaggio, silenziosa e discreta, un'*architettura reticolare estesa* con cui accedere a un entroterra denso e difficile. Hanno consentito di organizzare uno spazio complesso, rendendolo riconoscibile secondo la misura dell'appropriatezza. Hanno pure svelato la preziosa intensità dei luoghi, orientandone la visione e arrivando addirittura a condizionare lo sguardo stupito dei viaggiatori romantici al cospetto di una ricchezza incontaminata, alimentando l'ermeneutica della bellezza coltivata sul piano letterario. Nell'orizzonte simbolico e senza tempo di Vittorini¹, nei viaggi iniziatici descritti da Pasolini² o nelle narrazioni di Levi³. La cultura profonda che ha sempre intrinsecamente legato a doppio filo strada e paesaggio, da molti anni a questa parte, non ha più avuto un'opportuna elaborazione. Eppure la strada che irrompe prepotente nelle campagne arse dal sole tra il *Tirreno* al *Mare africano*, che attraversa lentamente valli e colline mescolando il nero asfalto con la terra bruna o ingiallita dei campi di grano, che gioca a nascondersi, intrecciarsi, rincorrersi con la linea sinuosa della ferrovia, che costeggia e corteggia il *San Leonardo* e il *Torto*, è la rappresentazione più viva e interessante di una stratificazione di segni. In essa può cogliersi l'immagine del presente ambiguo dei luoghi di Sicilia, che si muove sul solco antico di spazi e di storie, di geologie profonde di argille, salemma e zolfo, di morfologie morbide e ruvidi altipiani, di tracce di cose e uomini, impresse per sempre nella sostanza materiale di piccoli paesi. Realtà urbane lambite dalla strada, percepite come miraggi lontani, paradisi sospesi custodi di una memoria ormai

nascosta ai più.

La strada rappresenta un attraversamento fisico ma anche umano, che ha sfidato tempo e distanze, favorendo l'impianto di un fitto tessuto di relazioni sociali e politiche che hanno spesso cambiato il destino dell'intera Isola, corrodendo, disegnando e trasfigurando la superficie complessa di un territorio trasversale. Racconta, infatti, di un passato avido di futuro, di antiche carovane a dorso di mulo e, soprattutto, di spostamenti che aprivano poco per volta il *locus conclusus* dei piccolissimi recinti urbani a un'inedita dimensione geografica, producendo un cambiamento di scala, lo sconfinamento di luoghi in altri luoghi, del semplice nel complesso. Per questo anche la *via per Palermo* è stata conquista di spazio, promessa di sviluppo e certezza di un riscatto personale e collettivo, imprimendo sul suolo lo slancio ottimistico di una società, rappresentando forse il *progetto sospeso* d'intergenerazioni. Negli anni '70, quando il tracciato ha subito uno dei suoi più importanti rifacimenti, allontanandosi definitivamente dai centri abitati e utilizzando largamente il cemento armato nella costruzione delle sue strutture (muri, viadotti), si registrava lo scarto più critico nella storia di quest'attraversamento. Il suolo cominciava a evidenziare le lacerazioni di un'incontenibile espansione edilizia e l'abbandono repentino di una coerente strategia agricola, nella piccola come nella grande dimensione.⁴ Un intero territorio era pervaso da un'energia immanente che determinava un movimento entropico inarrestabile, una mutazione di senso i cui effetti sono ancora in atto e tutti da comprendere.

Da allora, nell'alveo ingrossato del rinnovato tracciato viario, in un contesto aperto e indefinito sono nate tante nuove *città invisibili*, sistemi di relazioni sovrapposte che hanno coinvolto campagna e infrastrutture, natura e artificio. Si tratta di città anticonvenzionali, distribuite lungo un'estensione geografica mai considerata prima, generate dal *connettere*, dal moltiplicarsi delle reti, che sfuggono a una semplice definizione formale o giuridica, ma vive e pulsanti.⁵ Città dello scambio (le cui polarità sono i grandi centri commerciali e il cui tessuto minuto è costituito dagli insediamenti-vetrine diffusi ai margini del tracciato



La campagna trasformata: Misilmeri

stradale), città dello svago (che comprendono una nutrita serie di discoteche, parchi ludici, piscine, ristoranti), città della produzione (i cui elementi principali sono le piccole fabbriche, i capannoni, le concentrazioni industriali e artigianali). Insieme a queste città, in cui vivono e si muovono ogni giorno migliaia di abitanti, potremmo leggerne altre, secondo la natura dei sistemi in gioco e l'attitudine dei luoghi.

In questo stato di cose, chi desidera riconoscere forme consuete rimarrà deluso. Il mondo che si apre al viandante del XXI secolo è un luogo che evolve secondo dinamiche imprevedibili. In esso prevalgono topologie spaziali momentanee, spazi fluidi che si perdono nel nulla, vuoti aperti, regole effimere che valgono solo per precisi ambiti d'influenza e nell'arco di un limitato ciclo d'uso. Tutto è pienamente immerso nella funzionalità dinamica e frugale dell'attraversamento. Tutto è sovrabbondanza di fatti e, insieme, metafisica dell'assenza, luogo straripante di oggetti ipersignificanti e muti allo stesso tempo, il cui linguaggio paradossale è la sommatoria di una moltitudine di linguaggi.

E gli spazi che risentono dell'indifferenza della loro costituzione, i frammenti urbani sfuggiti alla logica inclusiva dei tessuti, le scatole edilizie e le infrastrutture che avidamente consumano i luoghi vissuti e spavalidamente continuano a occupare ciò che un tempo era pura campagna, acquistano un qualche senso nel divenire casuale che ogni percorso determina. In ciò si realizza una condizione di duplicità. Da una parte la fissità di una traiettoria viaria consolidata nell'uso (come se il passaggio di ogni viandante ne rimarcasse appropriatezza e necessità), mantenendo identità e forma, dall'altra la variabilità del racconto che in essa si svolge, giorno dopo giorno, includendo parole e vicende sempre nuove e diverse, come nuova e diversa appare sempre la prospettiva di un viaggio.

Sulla strada, ancora oggi, si esprime la forza violenta di una trasformazione sempre più sorda e indifferente, alimentata com'è da un'atopia globalizzante. Ma è proprio in questo *paesaggio della deriva*⁶ e in perenne divenire, nella definitiva am-

missione dell'effimero e del precario, in uno *spazio* che vuol dimenticare il *tempo*, che si annida la chiave ermeneutica del progetto. E l'architettura, nella logica della *deriva*, come *Fantaisie impromptu*⁷, in un tempo dalle infinite storie e dai significati antagonisti, dovrà esprimere profondità e leggerezza, dovrà dilatare la Bellezza nell'estetica dell'attimo, nello slittamento continuo delle possibilità.

¹ Mi riferisco al romanzo *Le città del mondo*, di Elio Vittorini, in cui, come scrive R. Corvi, si narrano «vicende che s'intrecciano in un lungo andirivieni di uomini e donne per la Sicilia». Cfr. E. Vittorini, *Le città del mondo*, Einaudi, Torino 1969¹.

² Nel 1959 Pier Paolo Pasolini realizza un reportage per la rivista *Successo*. Al volante di una Fiat Millecento percorre le strade costiere italiane arrivando fino in Sicilia. È interessante leggere come egli ha visto, sentito e interpretato il paesaggio siciliano. Cfr. P.P. Pasolini, *La lunga strada di sabbia*, ed. originale *La longue route de sable*, 2005¹, Contrasto, Roma 2014.

³ Anche Carlo Levi racconta il paesaggio siciliano nel romanzo *Le parole sono pietre*. Cfr. C. Levi, *Le parole sono pietre*, coll. "ET Scrittori", Einaudi, Torino 1955¹, 2010.

⁴ Un interessante ragionamento sulla dimensione agricola del paesaggio e sulle sue trasformazioni si trova in L. Ricci, *Diffusione insediativa territorio e paesaggio. Un progetto per il governo delle trasformazioni territoriali contem-*

poranee, Carocci editore, Roma 2005. Cfr. G.F. Tuzzolino, "Nel luogo di mezzo, in *La misura e lo sguardo. L'architettura nel paesaggio delle differenze*, coll. "Mosaico", Libria, Melfi 2012, p. 51.

⁵ Secondo Tony Smith, esponente dell'arte minimale americana, la strada può essere intesa come segno su cui avviene l'attraversamento, ma anche lo stesso *attraversamento* può essere inteso come *attitudine che diventa forma*. *When attitudes becomes form* è anche il titolo della mostra curata da H. Szeemann alla Kunsthalle di Berna del 1969.

⁶ Già nel 1953, Gilles Ivain nel saggio *Formulaire pour un Urbanisme Nouveau* scrive di una città in continua trasformazione, in cui gli abitanti sono gli artefici della sua perenne mutazione, una *deriva continua*.

⁷ Mi piace associare l'idea di *profondità e leggerezza*, alla poetica del *compiuto* che si realizza all'interno di un tempo indefinito, alla *Fantaisie impromptu*, in Do# min, Op. post. 66, composta nel 1834 da F. Chopin.

Natura e campagna coltivata

L'asse infrastrutturale Palermo-Agrigento attraversa un mosaico paesaggistico complesso riconducibile in prevalenza ad una matrice di tipo agricolo, che comprende diverse tipologie di colture erbacee e legnose, e ad elementi della preesistente matrice *naturale* caratterizzata da espressioni vegetazionali seminaturali e/o sub-naturali. Tale configurazione è il risultato dell'esercizio di una millenaria attività agro-silvo-pastorale che ha notevolmente ridotto e alterato la struttura della vegetazione spontanea relegando quasi ad un ruolo marginale gli elementi più espressivi della vegetazione nativa. Dalle interazioni tra l'eterogeneità ecologica e l'uomo ha avuto origine l'elevata biodiversità di questo territorio che è al contempo naturale e etno-culturale. I paesaggi *naturali* e quelli agricoli di tipo tradizionale, cioè *Natura e Campagna*, vanno esaminati e compresi per una oculata gestione del territorio in grado di coniugare le esigenze di sviluppo con quelle connesse alla conservazione degli elementi portanti del paesaggio e delle manifestazioni più significative della biodiversità. Volendo analizzare il territorio, possiamo individuare quattro tipologie di paesaggio.

Paesaggi naturali: la matrice è caratterizzata da comunità vegetali indigene che conservano la struttura orizzontale e verticale nonché la composizione floristica delle cenosi climaciche. Vi rientrano sia le formazioni primarie (boschi, arbusteti, praterie) sia le comunità sub-naturali cioè aspetti di vegetazione che mantengono la fisionomia e la composizione floristica delle fitocenosi naturali, sebbene la complessità strutturale originaria risulti modificata dalle attività umane.

Paesaggi seminaturali: la matrice è determinata da un disturbo antropico presente in maniera più o meno intensa, nella quale le dinamiche del paesaggio sono ancora determinate da processi naturali. Si tratta di aspetti di vegetazione che hanno perso sia la struttura che la fisionomia originaria mantenendo, tuttavia, una composizione floristica espressa da taxa indigeni.

Paesaggi agricoli: sono il risultato dell'attività dell'uomo. La copertura vegetale non è più quella originaria ma è costituita essenzialmente da specie coltivate in genere esotiche.

Paesaggi artificiali: sono il risultato dell'attività umana più in-

tensa. La matrice prevalente è costituita dal suolo denudato, cementificato o impermeabilizzato; le poche specie vegetali presenti sono per la maggior parte coltivate, mentre la vegetazione spontanea è costituita quasi esclusivamente da specie nitrofile.

La Natura: paesaggi naturali e seminaturali

La Natura del territorio è espressa da paesaggi residuali costituiti da boschi, ripisilve, aree rupestri, arbusteti e praterie. Le attuali formazioni forestali, localizzate in aree submontane e montane, mostrano una marcata contrazione spaziale e, in alcuni casi, alterazioni a livello strutturale e nella composizione floristica. Esse comprendono boschi e boscaglie a prevalenza di querce caducifoglie termofile e mesofile e/o di leccio. Tra le specie più espressive si ricordano quelle afferenti al ciclo della roverella. Ad esse si associano altre specie come il Leccio, l'Orniello, il Ciavardello, il Carpino nero, l'Acerò campestre e montano, varie entità di Olmo; numerose sono, inoltre, le entità che compongono lo strato arbustivo ed erbaceo. Sui substrati caratterizzati da rocciosità affiorante si riscontrano i boschi di Leccio; si tratta di formazioni che hanno perso l'antica continuità distributiva per effetto della pratica del legnatico e oggi sono in fase di apparente recupero essendo venute meno le utilizzazioni. Le migliori espressioni si conservano in alcuni settori di Monte Cammarata e della Ficuzza.

Apparentemente rilevanti sotto l'aspetto paesaggistico sono i popolamenti forestali artificiali impiantati negli ultimi cinquant'anni in diverse aree collinari e montane. Le specie impiegate sono quasi sempre aliene e tra esse predominano pini, cipressi, cedri ed eucalipti.

Lungo le rive dei corsi d'acqua che solcano questo territorio, il paesaggio vegetale è marcato da strette fasce di vegetazione costituite da specie arboree decidue tra le quali hanno rilevanza e frequenza i pioppi, i salici, gli olmi, il Frassino meridionale, il Sambuco nero e il Caprifico. Nei tratti con greti ampi e ciottolosi, in condizioni di maggiore xericità, la vegetazione è fisionomizzata dalle vivacissime fioriture dell'Oleandro, cui si associano pochi altri arbusti come la Ginestra comune, la Ginestra spinosa, il Rovo. Gli ambiti poco disturbati, con substrati subsalsi, ricchi



in limo e argilla, sono occupati soprattutto da alcune specie di Tamerice. Ai margini dei boschi, come anche nelle aree risparmiate dalle attività antropiche, soprattutto per la notevole acclività, sono frequenti arbusteti e boscaglie che rappresentano, in molti casi, aspetti di degradazione delle preesistenti formazioni forestali native. Tra gli aspetti seminaturali più frequenti figurano le praterie e le garighe, costituite in prevalenza da specie erbacee perenni eliofile e da cespugli e piccoli arbusti. Particolarmente espressive e diffuse sono praterie ad *Ampelodesma*, una graminacea cespitosa con foglie tenaci e taglienti, dotata di notevole capacità di ricaccio che le permette di ricostituire, in poco tempo, la parte epigea danneggiata dal passaggio del fuoco. Le praterie e le garighe, che dal punto di vista dell'uso del suolo sono aree pascolive, sono stati gli aspetti maggiormente sottovalutati dalla Pianificazione ambientale perché non possiedono apparentemente le valenze naturalistiche proprie delle formazioni forestali e nemmeno la redditività delle aree agricole.¹

La Campagna: paesaggi agricoli e artificiali

Il paesaggio agricolo prevalente delle aree collinari interne è quello dei seminativi rappresentati soprattutto dal Grano duro e, in minor misura dall'Orzo e dall'Avena. Esso è caratterizzato da un'apparente uniformità interrotta da elementi naturali come singoli alberi di Olivo, Mandorlo, Carrubo o dalla roccia affiorante. Si tratta di aree caratterizzate da modesta diversità biologica, per via della semplificazione degli agrosistemi, e da elevata vulnerabilità per la natura fortemente erodibile del suolo. La biodiversità è maggiore in alcuni ambiti come le creste rocciose, che si ergono dalla matrice argillosa, i cumuli di pietre, le zone umide e le formazioni calanchive che ospitano diverse specie endemiche o rare. Tali ambiti interrompono la continuità e la monotonia del seminativo e determinano aspetti molto espressivi. Notevole è l'incidenza, inoltre, delle colture foraggere avvicendate come i prati di Trifoglio, Trigonella, e, in modo particolare, quelli di Sulla che conferiscono al paesaggio primaverile effetti cromatici suggestivi. L'ambiente del seminativo costituisce anche l'habitat ideale per numerose specie commensali come il comune Papavero rosso, il Gladiolo dei campi, il Loglio.

Notevole valenza estetico-percettiva hanno le colture arboree che improntano il paesaggio dei rilievi collinari, dal litorale all'interno. Tra esse gli oliveti costituiscono elementi fortemente identitari del paesaggio, soprattutto nelle aree marginali caratterizzate da impianti estensivi, con sesto irregolare, bassa densità per ettaro ed individui secolari, spesso di dimensioni ed età ragguardevoli, noti sia comunemente che in campo artistico-letterario come *Ulivi saraceni*.² Una componente importante del tradizionale paesaggio agrario è il seminativo arborato che si contraddistingue per la presenza di individui o piccoli gruppi di olivi e mandorli, spesso vetusti. Il paesaggio delle colture intensive è espresso principalmente dagli agrumeti, dai vigneti e dai frutteti. Gli agrumeti ricadono nella Conca d'Oro e laddove le condizioni ambientali favorevoli e la disponibilità di acqua irrigua hanno consentito di ottenere storici paesaggi, spesso terrazzati, di particolare valenza paesistica, in cui si coltivano prevalentemente il Mandarino e arance del gruppo delle ombelicate. Particolarmente espressivi sono anche i frutteti a Kaki diffusi nelle campagne di Misilmeri, i pescheti dell'alta Valle dei Platani, gli impianti a pero e albicocco, a pistacchio e i ficodindeti. La viticoltura specializzata è diffusa soprattutto nella parte centro-meridionale del territorio, mentre piccoli appezzamenti a carattere familiare, distribuiti fra i coltivi, si rinvengono su tutto il resto dell'area. Si tratta di uno dei comparti più rilevanti del comprensorio esaminato sia per l'estensione che per l'aspetto economico.

¹ In realtà si tratta di ecosistemi a elevata biodiversità, generati e mantenuti dalle millenarie attività silvo-pastorali che ne hanno plasmato la fisionomia. Proprio per questa ragione i sistemi seminaturali sono stati attenzioni dalla *Direttiva Habitat* che all'interno delle aree della *Rete Natura 2000* li ha considerati come habitat d'importanza comunitaria.

² Il Mandorlo, insieme all'Olivo, è uno dei principali protagonisti del

paesaggio agrario siciliano al quale imprime caratteri inconfondibili soprattutto nel periodo invernale, allorché i nudi rami vengono coperti da migliaia di fiori bianchi o rosati. La sua presenza è particolarmente suggestiva nella provincia di Agrigento, dove i mandorli si presentano in sfolgorante e precocissima fioritura al cospetto delle grandiose testimonianze della storia e dell'arte della Valle dei Templi.

Paesaggi consumati

L'idea di paesaggio che ricorre sovente è di certo un'immagine poetica di uno splendore tale da divenire, alle volte, quasi insostenibile: come una cartolina.

Di conseguenza la realtà che si prospetta davanti ai nostri occhi è profondamente diversa da quella poetica, anche se contiene elementi poetici: «è in noi che i paesaggi hanno paesaggio. Perciò se li immagino li creo; se li creo esistono; se esistono li vedo... La vita è ciò che facciamo di essa. I viaggi sono i viaggiatori. Ciò che vediamo non è ciò che vediamo, ma ciò che siamo».¹ Questa citazione di Fernando Antonio Nogueira Pessoa ci fa comprendere che il viaggio potrebbe essere inteso come la conoscenza del paesaggio non nell'atto di vederlo, ma come scenario che sovrappone: storia, cultura, economia e storie di chi lo abita.

Perché la metafora del viaggio? Perché è proprio da questo che è iniziata l'analisi della strada che collega Palermo ad Agrigento. Si proprio un viaggio, con l'automobile che «si è trasformata in questi anni da mezzo meccanico all'avvolvente ideale di un abitacolo che si sposta nel paesaggio»,² fatto per immagini, che attraggono e che sconvolgono passando da una città (quella di Palermo o Agrigento dipende da dove si parte) che si rarefa dopo una serie di chilometri, a paesaggi incontaminati, a consumo del suolo per attività produttive di diversi generi. Utilizzando l'immaginazione creativa di Pessoa ci ritroviamo con un nucleo verde, quasi del tutto incontaminato non stravolto dalla presenza dell'uomo, che scolorisce sempre più, affiancato da chiazze di grigio, in altre parole costruzioni e infrastrutture, fino ad arrivare a due macchie quasi nere ai margini: le città.

Bisogna precisare che il paesaggio siciliano è fortemente variato da quello tracciato dagli artisti del Novecento.

Una società in continua e rapida metamorfosi sta costruendo nuovi paesaggi, spesso ibridi, muniti di nuove e moderne strutture che rivestono funzioni fino a qualche decennio fa sconosciute. Questi nuovi spazi, oggi, modificano il paesaggio delle città che si sono sempre più dilatate lungo le direttrici di traffico. Queste non vanno più intese come nucleo

denso, ma come una porosa dilatazione. La città contemporanea, negli ultimi anni, ha spinto fuori per prime le attrezzature industriali, e in seguito funzioni importanti come quelle del commercio, i centri direzionali e infine i luoghi dello svago. La città non è più il luogo esclusivo dei servizi per i cittadini. Infatti, gli stessi sorgono in aperta campagna, generando un forte contrasto tra le nuove urbanizzazioni e paesaggi tradizionali. La rete e i nodi (per reti s'intendono le vie di comunicazione e i nodi sono questi nuovi luoghi) divengono manifestazione estetica della globalizzazione che si estende, ramificandosi, su micro paesaggi diversi tra loro tanto da rievocare spesso la metafora del mosaico. Tra la forza del mercato che quasi impone la trasformazione e la richiesta, da parte di molti, di conservazione il paesaggio muta rapidamente e attraversando il territorio, oggetto di studio, si percepiscono paesaggi che raccontano diverse storie rimandando a diversi modelli economici e sociali.

Muovendosi in questo paesaggio, solamente con mezzi meccanici, emerge uno scenario che è allo stesso tempo anomalo e prevedibile, «l'immagine di questi luoghi non si fonda su parametri di natura spaziale. Il loro perimetro non è visibile, né direttamente rappresentato. Essi sono piuttosto interni senza esterno. La loro riconoscibilità è fondata su *attributi*».³ Infatti, questi non sono caratterizzati da forti identità di carattere storico-sociale, ma da elementi che insieme creano nuove identità: edifici in mezzo al nulla che riprendono i caratteri stilistici di edifici di città; aree di sosta che si identificano come piazze di un centro abitato; interi lotti di terreno che divengono vetrine di una attività che si trova all'interno del comune più vicino; vaste aree impiegate per la produzione di energia elettrica, dai tralicci ai pannelli fotovoltaici passando per le pale eoliche; centri commerciali; sale gioco etc.

*Superluoghi*⁴ e *iperpaesaggi*,⁵ è così che oggi vengono definiti questi nuovi luoghi, che coesistono in un territorio sempre più espressione di contrasti anziché di sfumature di colore. Questi, sono presenze puntuali e ripetute che en-



trano in sinergia con il territorio e si pongono come nodi delle attività quotidiane, esercitando un alto grado d'influenza, sono addossati alla rete infrastrutturale viaria principale e non alle zone agricole che di solito vengono parzialmente, in altri casi del tutto, cancellate con un colpo di spugna.

I superluoghi strutturano una nuova geografia dei luoghi e possiamo considerarli come l'espressione più viva della modernità. Le strutture per lo svago e il commercio divengono, lungo la strada oggetto di studio, luoghi di relazione sia per gli abitanti dei vicini centri sia per chi si muove lungo l'asse stradale spostandosi da una città all'altra. Come si è accennato in precedenza, questi territori si percepiscono muovendosi con l'auto all'interno di questi canali che in alcuni punti presentano una quasi continua cortina edilizia piuttosto che di centri per il commercio. Eppure se voltiamo le spalle o guardiamo avanti percepiamo con soluzione di continuità il paesaggio agricolo. È come se questo in qualche maniera continuasse ad esistere anche nelle interruzioni; la sua presenza rivivesse nell'assenza.

Ci muoviamo nello spazio e nel tempo alla ricerca delle opportunità che l'ambiente offre. Sembrerebbe quindi che il trascorrere del tempo e il contesto vadano appropriandosi dello spazio e dei nonluoghi, caricandoli di familiarità e riabilitandoli a luoghi da vivere, dove intrattenere relazioni, incontri, magari fugaci, ma pur sempre in sintonia con la vita contemporanea. Il concetto di luogo si rivela mutevole: lo stesso posto può essere diverso a secondo di come è percepito. L'inclinazione umana alla progettualità fa della città, con la sua vita che scorre dentro ai luoghi, ai nonluoghi e ai superluoghi, lo spazio di continui ripensamenti. La ricerca ha esplorato questi speciali paesaggi ibridi e i superluoghi, si tratta di paesaggi disomogenei, contraddittori, frutto dell'attuale società di consumatori più che di produttori. Questi spazi continuano, a grande velocità, a trasformarsi e ad ampliarsi con funzioni che sono sempre legate al commercio e allo svago. A questo punto è possibile porre dei quesiti: primo se questi paesaggi della modernità, spazi in continua

trasformazione, hanno un valore estetico per la società; secondo se sono capaci di costruire un nuovo contesto diverso dal tradizionale.

Potremmo dire che il paesaggio contemporaneo, soprattutto quello oggetto di studio, è un ambiente in cui si vedono elementi antichi affiancati da spazi moderni. Difatti, non può più essere letto come un insieme di segni coerenti sul territorio, ma come luoghi incerti che possiedono una forte contrapposizione tra innovazione e tradizione, decentrati lungo la direttrice Palermo - Agrigento e in alcuni casi sembrano generare nuovi tessuti come nel caso del Villaggio Faina.

Quindi, i paesaggi ibridi o ibridati da questo tipo di spazi, come stanno modificando il paesaggio lungo la direttrice?

È indubbio che sono l'effetto di un tipo di accelerazione, voluto dall'uomo, che hanno avuto e che continuano ad avere la capacità di trasformare l'ambiente. Il territorio lambito dalla direttrice di traffico si presenta come un paesaggio disomogeneo dove, tra i nodi più importanti continuano a persistere frammenti di paesaggio originario, attività agricole locali, piccoli centri agricoli storici etc. In definitiva, questo territorio va interrogato come un testo nel quale riconoscere la società in cui viviamo attraverso le nostre esperienze.

In conclusione, possiamo affermare che oggi dare una lettura esaustiva e unitaria delle trasformazioni, in atto, è impossibile e ogni novità si colloca sul territorio come un frammento dell'opera umana pronto a essere contraddetto poco dopo.

¹ F. Pessoa, *Il libro dell'inquietudine*, Feltrinelli, Milano 1996, p. 98.

² M. Zardini (a c. di), *Paesaggi ibridi*, Skira, Milano 1996, p. 25.

³ Ivi, pp. 28-29.

⁴ L'architetto Mario Paris definisce il superluogo come uno spazio emergente polifunzionale,

vissuto nelle ventiquattro ore, che si lega alle condizioni peculiari di un contesto, sfruttando flussi locali e sovralocali.

⁵ Il termine iperpaesaggio rimanda all'ipertesto e identifica l'aspetto di quei territori che non sono leggibili come un ambiente unitario.

Riferimenti normativi-carta del paesaggio

La Strada Statale Palermo – Agrigento è un tracciato profondamente radicato nel territorio con cui si relaziona sin dall'antichità e ne ha in parte determinato e strutturato i processi di stratificazione. Il paesaggio ha preso attivamente parte alla vita della strada, in quanto soggetto in continua trasformazione, costituito da una pluralità di elementi correlati tra loro.

Questa grande direttrice penetra la Sicilia da Nord a Sud, attraversa le provincie di Palermo, Caltanissetta e Agrigento, intersecando più *ambiti paesaggistici* così come definiti dalle *Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale*.¹

La viabilità costituisce una delle componenti fondamentali per la fruizione economica, sociale, culturale e ambientale del paesaggio, interagisce con le altre parti costitutive del sistema antropico e del sistema naturale. Sullo studio delle relazioni tra sistemi e sui rapporti tra processi sociali e naturali si fonda la metodologia di elaborazione del *Piano Paesaggistico*. Questo strumento di pianificazione, come voluto dal *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* rappresenta il momento finale di un percorso evolutivo che si caratterizza per l'introduzione di azioni volte ad individuare e salvaguardare non solo le *bellezze naturali* esteticamente intese, ma anche tutta una serie di aree particolarmente sensibili, in base alla loro natura, alla loro storia, alla loro posizione.² In considerazione delle evoluzioni introdotte ad oggi dalla legislazione sui Beni Culturali (come quelle derivate dalla *Convenzione Europea del Paesaggio*) e dal *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, il Piano Paesaggistico, con una visione decisamente innovativa, riconfigura le aree soggette a vincolo superando la geometria delle categorie definite *ope legis* dalla Legge Galasso e definisce le trasformazioni compatibili con i valori paesaggistici, le azioni di recupero e di riqualificazione degli immobili e delle aree sottoposte a tutela nonché gli interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione alle prospettive di una equilibrata cooperazione tra politiche del paesaggio e politiche del territorio e dello sviluppo locale sostenibile.

Il paesaggio attraversato dal tracciato della S.S. Palermo - Agrigento, si presenta molto articolato e complesso dal punto di vista fisico e antropico. Incorniciato dalle vette montuose delle propaggini dei monti Sicani ad Ovest e delle Madonie ad Est e solcato dai fiumi Platani, San Leonardo, Milicia ed Eleuterio. Esso è qualificato da numerosi e significativi valori naturalistici, che hanno trovato il loro giusto riconoscimento con l'istituzione delle *Riserve Naturali*, quasi tutte anche *Siti di Interesse Comunitario*, tra le quali le *Maccalube* di Aragona, *Monte Conca* a Campofranco, *Monte Cammarata*, la *Sorgente dell'Acqua Fitusa* a San Giovanni Gemini, le *Serre* di Ciminna, il *Bosco della Ficuzza*, *Rocca Busambra* a Mezzojuso e i *Bagni* di Cefalà Diana. Altra componente paesaggistica di grande rilevanza sono i fiumi che, hanno condizionato le dinamiche del popolamento antico e dell' insediamento moderno. Gli intricati meandri nei quali si muovono, accompagnano il corso della strada statale e allo stesso tempo hanno costituito in passato naturali vie di penetrazione verso l'interno. Sulle creste delle loro vallate e lungo i versanti più ripidi hanno trovato posto numerosi insediamenti indigeni dell'età del Bronzo e insediamenti fortificati di epoca tarda; sui più vasti pianori in cima alle colline o lungo le loro pendici sono localizzati insediamenti indigeni e di età Greca e Romana, spesso legati alle fasi della colonizzazione del territorio. In particolare il Platani, doveva fare da *guida* per la via che congiungeva l'antica Agrigento con la costa settentrionale dell'Isola, e di cui abbiamo notizia nell'*Itinerarium Antonini* e nella *Tabula Peutingeriana*, fondamentali fonti per la ricostruzione della viabilità storica. Abbondante di acque, fertile e ricca di boschi, quest'area mostra le tracce più consistenti della sua antropizzazione in relazione al periodo di occupazione musulmana, per la quale numerosi toponimi confermano una cospicua presenza di insediamenti sparsi a servizio dell'agricoltura. In seguito all'affermarsi del sistema feudale introdotto dai Normanni, si assiste ad un processo di spopolamento delle campagne che vengono in gran parte destinate alla coltura cerealicola

Il paesaggio dei mulini.
Mulino Nuovo e mulino
Contessa (Castronovo).



di tipo estensivo. Acquistando sempre più importanza i luoghi strategicamente idonei al controllo territoriale, in prossimità dei castelli si vanno formando i borghi feudali. A partire dal XVI secolo il fenomeno delle nuove fondazioni legato allo sviluppo dell'economia agricola modifica profondamente l'aspetto del paesaggio urbano e rurale e contribuisce a configurare l'assetto attuale del territorio.

L'abbondanza di materie prime come il sale, lo zolfo e l'allume ha costituito un altro elemento determinante per la ricchezza del territorio. In corrispondenza dei giacimenti minerari si ritrovano i segni delle attività estrattive. Le miniere, attive fino quasi ai nostri giorni, che in alcuni casi le testimonianze archeologiche fanno risalire ad epoca Imperiale Romana, sono state risorse strategiche per l'economia del territorio determinando la storia e le difficili condizioni di vita delle comunità locali, descritte dalla letteratura siciliana del novecento. Alcune miniere sono oggi parchi minerari, si ricordano contrada *Pozzillo* a Comitini, *Cozzo Disi* a Casteltermini e Lercara. Lo sfruttamento dei giacimenti ha plasmato il territorio, determinando, attraverso il deposito dello scarto di lavorazione, una successione di morbide colline dal caratteristico colore rosso del *rosticcio*, mentre ai loro piedi sono nati i villaggi dei minatori.

Anche la strada statale ha costituito uno strumento di costruzione del paesaggio, di diffusione e crescita dell'urbanizzazione, mettendo in relazione il locale con il sovralocale ha determinato la nascita e lo sviluppo, nonché la pianificazione di piccoli agglomerati, aree industriali, espansioni urbane, come l'area ASI di Aragona-Agrigento-Favara o i centri abitati di Villafrati, Bolognetta, Misilmeri lambiti dalla statale, che non si pone come vera e propria barriera, ma si fa permeare garantendo comunque alle parti del territorio una continuità trasversale. Nella pluralità delle forme che il paesaggio assume (centro abitato, periferia, città diffusa, territorio extraurbano, area industriale) la strada si configura come potenziale strumento di connessione, colonizzazione e valorizzazione di nuovi spazi e funzioni. In definitiva, il pae-



saggio che attraversa non è una sommatoria di valori da tutelare, ma una totalità di segni e di esperienze che la strada consente di fruire. E' un paesaggio che si forma in modo dinamico dalla combinazione dei caratteri identitari locali che si fondono in una figura specifica, riconoscibile per il suo senso d'insieme: luoghi dell'eccellenza ma anche valori diffusi e ordinari, visibili o latenti, che contribuiscono a configurare i paesaggi della quotidianità come paesaggi culturali a pieno titolo, capaci di evocare e di offrire agli abitanti come ai viaggiatori la percezione e l'esperienza dei luoghi.

¹ Cfr. *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, artt. 131, 134, 135, 142, 143; *Convenzione Europea del Paesaggio*, Firenze 2000; R. Tamiozzo, *La Legislazione dei Beni Culturali e Paesaggistici*, Varese 2004; AA. VV., *Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale*, Palermo 1999; A. Terrana (a c. di), *Piano Territoriale Paesaggistico Agrigento. Tematiche paesaggistiche. Guida alla Lettura*, Caltanissetta 2009.

² La Regione Sicilia accogliendo

le disposizioni della Legge 431/1985, attraverso l'Assessorato Regionale Beni Culturali ed Ambientali, nel 1993 ha avviato un percorso che ha condotto in prima istanza alla redazione delle *Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale*, successivamente, fatti propri anche i principi del Codice, alla redazione vera e propria dei Piani Paesaggistici Provinciali (attualmente in corso di adozione alcuni e di approvazione altri).

G.F. Tuzzolino / **Between Palermo and Agrigento. Notes on a poetics of being adrift**

The route which breaks into the sunburnt countryside stretching between the *Tyrrhenian Sea* and the *African Sea* is a form of *extended architecture* characterized by a stratification of signs. It represents not only a physical but also a human crossing path which has defied time and distance by eroding and designing the complex surface of a transversal territory.

In the past times, this route disclosed a new geographic dimension to the *locus conclusus* (Latin for “enclosed space”) of the very small urban enclosures. For entire generations it has represented a pledge for development as well as a suspended project. New *invisible cities* did arise from it, systems made of overlapping relations which involved countryside and infrastructures, nature and artifice. Nowadays, the violent forces of an increasingly indifferent and insensitive transformation process still find their expression in such route system which takes its nourishment from a globalizing atopy.

The *adrift landscape* subject to continuous transformation, where the ephemeral and precarious forms have been definitely admitted within a space that neglects time, is the hermeneutical key that unlocks the project. As a result, architecture, like *Fantaisie impromptu*, should give Beauty back to the ever changing places which progressively shift towards new possibilities.

R. Schicchi – G. Bazan / **Nature and cultivated countryside**

The essay takes into consideration the complex patchwork pattern of landscapes characterizing the infrastructural connection system between the urban polarities of Palermo and Agrigento. This patchwork landscape is mainly of a rural origin and characterized by several types of ligneous and herbaceous plants, only sporadically interrupted by natural elements deriving from its previous origin. The naturalness of vegetation is the parameter used to determine the landscape grade of conservation which enabled the identification of four different types of landscapes: natural and semi-natural landscapes characterized by woods, riparian vegetation, rocky areas, shrubs and prairies; rural landscapes mainly constituted by arable fields and extensive arboreal cultivations; artificial landscapes which result from a more intensive human activity practiced on the territory.

S. Rugino / **Transformation processes and new forms of consumption**

In the last few years, first industrial and then trade equipment have been driven away from the contemporary city and new spaces have been thus created. As a matter of fact, roads and such new places represent an aesthetic expression of globalization spreading out through micro-landscapes which are different from each other. The landscape is changing rapidly while lying between trade forces which almost impose transformation processes and the public's demand for conservation and by crossing the territory which is under study, several landscapes are thus perceived telling stories which refer to different social and economic models. This territory stretching along the busy thoroughfare is characterized by a non-homogeneous landscape where fragments of the original landscape, local rural activities, small historic rural settlements etc. still exist. In short, such territory should be questioned like a written document in which the society we currently live in may be recognized through our own experiences.

S. Sanso / **Regulatory references. Landscape map**

The route system represents one of the landscape distinguishing features. The methodology followed for the development of the Regional Landscape Plan is based upon the analysis of the interactions among systems and the relationships between natural and social processes. The landscape crossed by the *S.S. Palermo - Agrigento* state road is characterized by significant naturalistic aspects such as the rivers which influenced ancient population and modern settlement dynamics thus constituting a natural path for territory penetration. The road itself represented one of the instruments for landscape construction as well as urban growth and sprawl leading to the appearance, development and planning of small agglomerations, industrial areas and urban expansions. Being a privileged crossing path, the road also represents a possible instrument for the connection and enhancement of new spaces and functions. The landscape thus crossed is dynamically shaped through the combination of characters expressing the local identity which merge in a specific figure: places of excellence, popular and ordinary values which model the everyday landscape into a cultural landscape able to evoke the feeling and the experience of places.

I villaggi in Sicilia, sono come piccole città, perché in essi vi abitano anche i contadini che lavorano la terra attorno per molti chilometri... Di mattina presto prima che si alzi il sole, nel silenzio del villaggio addormentato si sente il trotterellare di questi muli sul selciato, e in groppa tentennano i contadini che vanno al lavoro dei campi lontani. La struttura delle strade è uguale per tutti i villaggi, vi è un grande corso, dove alla sera la popolazione fa la sua passeggiata ambiziosa. A questo corso confluiscono dai lati i vicoli, selciati con grosse pietre, percorribili solo a piedi o col mulo. Ogni famiglia abita una casa... Abbondano in ogni angolo dei vicoli i ciabattini, che formano dopo i bottegai, i contadini e i pescatori un'altra categoria del villaggio, quella che non ha mai emigrato avendo nel proprio paese un lavoro incessante, perché tra il duro selciato dei vicoli e il sempre andare e venire dai campi lontani le scarpe in Sicilia si logorano più che in ogni altra regione.

Giovanni Comisso, *Sicilia* (1953)



Processi di urbanizzazione e forma urbana

Il sistema urbano-territoriale che si estende dalla costa settentrionale a quella meridionale della Sicilia, da Palermo ad Agrigento, costituisce un esempio di metropolizzazione¹ a scala regionale in fase di formazione ed è caratterizzato dalla tendenza all'aggregazione, all'integrazione e alla ricomposizione delle differenze dei territori ai diversi livelli. Costituiscono questo sistema tre macro strutture urbane - l'area metropolitana di Palermo, il sistema urbano di Agrigento e quello della Sicilia interna - che tendono ad integrarsi attraverso processi di diffusione e dispersione della popolazione, delle attività produttive (distretti industriali e turistici) e dei servizi, e ad organizzarsi per specializzazioni diversificate e diffuse, secondo centralità forti negli ambiti costieri e deboli e variabili in quelli più interni.

Un uso sempre più estensivo ed intensivo del territorio, processi tradizionali e nuove dinamiche danno origine a nuove attività e a nuove morfologie insediative, costituite dall'aggregazione di elementi morfologici diversi.

Forme tradizionali di crescita, concentrate o disperse, coesistono insieme a nuove forme insediative che hanno caratteri di discontinuità ed eterogeneità spaziale. Elementi emergenti di queste nuove forme del paesaggio urbano metropolitano sono le recenti localizzazioni del terziario, attrezzature e servizi, che costituiscono dei poli che si inseriscono a ridosso della strada statale Palermo-Agrigento. L'offerta di servizi, infatti, tiene conto di un ampio bacino di utenti (accentrati nei paesi collinari o dispersi nel territorio) che permette di raggiungere risultati economicamente positivi e pone molta attenzione alla scelta della localizzazione, non tanto vicina alla domanda ma prossima alla strada statale in modo da consentire una facile accessibilità. Una relativa integrazione delle offerte di servizi diversi quali ad esempio commerciali e per il tempo libero è funzionale a potenziare tale strategia.

La Palermo-Agrigento è un elemento fondamentale di questo processo di urbanizzazione essendo, insieme alla ferrovia, l'unica infrastruttura significativa che attraversa e mette in relazione i diversi territori: costruisce interrelazioni e interdipen-

denze, offre opportunità economiche e definisce punti e linee di contatto e di integrazione tra aggregati urbani consolidati e nuovi modelli di insediamento.

I fattori che sono all'origine di questo processo di metropolizzazione a scala regionale sono: l'intensa mobilità, la dispersione della popolazione e delle attività, le modifiche del sistema produttivo, risultato dei processi di modernizzazione indotti tra cui la rivalorizzazione agricola, le innovazioni delle tecnologie di telecomunicazione, la trasformazione della struttura sociale e i cambiamenti negli stili di vita delle cosiddette *città rurali*.²

L'area metropolitana di Palermo costituisce in Sicilia la più grande concentrazione di popolazione, di attività economiche e di servizi. Ha struttura monocentrica anche se comprende centri (Bagheria, Termini Imerese, Monreale) di una certa rilevanza sotto il profilo demografico e funzionale. L'urbanizzazione più o meno compatta e continua è geograficamente delimitata dalle colline costiere e dal mare e, colmata la pianura, si diffonde verso l'interno nelle valli dell'Oreto e seguendo la direttrice segnata dalla statale per Agrigento nelle valli dell'Eleutero e del San Leonardo.

Palermo, capitale regionale, è l'elemento ordinatore ed esercita un primato netto rispetto al rango e alla qualità dei servizi.

Il sistema urbano di Agrigento comprende un'area che si estende lungo la costa da Realmonte a Porto Empedocle e Agrigento, e all'interno fino a Favara, Aragona, Comitini, Grotte e Racalmuto. Ha una struttura policentrica dominata dalla città di Agrigento, centro principale e capoluogo di provincia, intorno alla quale sorgono e si sviluppano città e nuclei di medie e piccole dimensioni, che sono in un rapporto di relativa dominanza e a volte complementare con la città centrale. E' una struttura caratterizzata da una gerarchia debole che sviluppa la sua influenza sulla costa e verso l'interno. Alle forme urbane convenzionali caratterizzate dalla compattezza e dalla contiguità spaziale, centri storici, periferie consolidate e successive espansioni, si aggiungono nuovi insediamenti

Urbanizzazioni.
Intorno al castello (Misilmeri).
Dispersione (Villabate).



diffusi ed autonomi con una commistione di destinazioni d'uso e di funzioni: aree industriali, poli di servizi e attrezzature, aree residenziali di prime e seconde case. La Sicilia interna, definita dai modelli geografico-territoriali in rapporto al divario socio-economico tra aree interne ed aree costiere, era considerata in passato omogenea e segnata da marginalità economica e arretratezza sociale.³ Si è andata, in questi anni, differenziandosi, aprendosi e integrandosi nel mercato dell'economia metropolitana con l'offerta di servizi, di prodotti agroalimentari e artigianali e l'offerta di risorse ambientali (parchi, riserve naturali) e beni culturali. Le colline e le valli disegnano morfologie naturali ed ambienti che mantengono alcuni caratteri dell'insediamento storico, del paesaggio e della cultura del latifondo e dello zolfo. Lo sfruttamento minerario ha segnato fortemente questi territori e ha provocato arretratezza economica e povertà come ampiamente documentato e descritto dalla letteratura del fine ottocento e del novecento. Questi caratteri naturali e storici definiscono dei contesti insediativi - il Corleonese, il Lercarese, la Quisquina e le colline del Platani - che conservano ancora delle chiare identità sociali e culturali anche se si differenziano per forme ed intensità dei processi di urbanizzazione.

La nuova urbanizzazione, concentrata in punti o dispersa in aree più o meno vaste, si struttura e distribuisce in rapporto al tracciato della strada Palermo-Agrigento, che offre un rapido collegamento con i principali centri costieri e propone opportunità di localizzazione ad attività produttive, residenziali e servizi. La prima percorre le valli dell'Eleutero e del San Leonardo e costituisce la via di penetrazione e propagazione verso l'interno degli effetti urbani dell'area metropolitana di Palermo. Su essa gravitano i centri del Corleonese (Marineo, Bolognetta, Cefala Diana, Villafrati, Godrano, Campofelice di Fitalia) e quelli del Lercarese (Vicari, Lercara Friddi, Roccapalumba); che si propongono come mediatori tra l'area metropolitana di Palermo e l'entroterra montuoso, caratterizzato da un'agricoltura povera e da vie di comunicazione lente.

La seconda percorre la valle del Platani e connette questi ter-

ritori con il sistema policentrico di Agrigento; su essa gravitano i centri urbani della Quisquina e delle colline del Platani (Casteltermini, Acquaviva Platani, Sutera, Campofranco). La Quisquina si articola essenzialmente attorno a due poli: S. Stefano Quisquina e il binomio Cammarata-San Giovanni Gemini, che rappresenta la componente più urbana.

Nel suo percorso la strada si pone come attrattore, connettore e mediatore della domanda di relazioni, di servizi e attrezzature dei centri più prossimi della prima fascia collinare e di quelli più interni che hanno difficoltà di comunicazione fra loro e con la costa a causa dell'insufficiente e lenta rete stradale secondaria. Fenomeni di ripopolamento e dispersione della residenza, delle attività produttive, dei servizi generano intorno a questa strada tessuti urbani diffusi e nuovi poli specializzati e diversificati, integrati funzionalmente ma non spazialmente con i centri urbani collinari più interni, configurando nuove morfologie territoriali, alcune in fase di formazione altre in forme più mature.

¹ Con il termine metropolizzazione si intende indicare la tendenza all'integrazione di aggregati urbani e territori ad urbanizzazione diffusa. Un'integrazione complessiva, che riguarda le attività economiche, le relazioni sociali, le attività legate alla *vita quotidiana*, alla cultura, ecc. Cfr. F. Indovina, *La metropolizzazione del territorio. nuove gerarchie territoriali*, in "Economia e società regionale" 2-3, 2003.

² Fra i tratti peculiari di questo tipo di insediamento sono da annoverare: un relativo isolamento; un numero di abitanti elevato per un centro fondamentalmente agricolo e per di più addensati in un insediamento compatto; un contenuto immobiliare piuttosto povero, caratterizzato da un tipo di costru-

zione serrata e uniforme. Cfr. R. Monheim, *La città rurale nella struttura dell'insediamento della Sicilia centrale*, in "Annali del Mezzogiorno" vol. XIII, 1973, pp. 83-209.

³ «Sull'infinito ondulare di bassi monti e colline si stendono a perdita d'occhio e in solitudine campi privi di alberi e di abitazioni, che denunciano il prevalere del latifondo o comunque delle sue perduranti conseguenze: un paesaggio, intervallato da un insediamento a maglie larghe e accentrato in grossi agglomerati, situati in posizione dominante e a notevole distanza l'uno dall'altro». A. Sestini, *Il paesaggio. Conosci l'Italia*, Touring Club Italiano, Milano 1963, p.185.

Declinazioni e strategie di progetto nei centri minori

Il tracciato stradale che attraversa il territorio siciliano e connette Palermo ad Agrigento oltre che ad essere infrastruttura tout-court, può essere visto come un nastro che si svolge lungo situazioni molto diverse. Attraversando a volte, ammirando da lontano altre, oltre che il paesaggio inteso banalmente come territorio naturale, non antropizzato, anche la geografia del suolo costituita dalla trama dei campi della campagna agricola, il sistema degli insediamenti rurali, le aree industriali, e diversi piccoli centri urbani che hanno con la strada a volte rapporto di prossimità, altre di lontananza. Centri, cosiddetti *minori* molto diversi per loro localizzazione topografica e fisica ma anche per tradizioni e specificità culturali.

Il territorio attraversato è come un luogo - percepito in movimento - della cosiddetta città diffusa, dell'eterotopia e, pertanto, delle potenzialità da rendere palesi.

I centri minori, serviti dalla strada e dalla linea ferrata, sembrano appartenere a identità lontane, a luoghi molto diversi dalle condizioni metropolitane e dalle sue criticità di oggi.

La condizione dell'essere rimasti piccoli centri urbani dipende da tutti quei fattori fisici e non, che hanno determinato nel tempo un progressivo spopolamento e impoverimento degli stessi. Lo spopolamento deriva in ottima parte dalla mancanza di spazi ad uso collettivo (intendendo con questi sia edifici che spazi aperti, come strutture di servizio e ricreative), di elementi nuovi pensati secondo le peculiarità locali e che possono accrescere l'interesse al vivere e ad andare in quel determinato luogo e che possono fare da volano per la ripresa economica.

Se si analizzano le singole situazioni, si trovano ovviamente le distinzioni date dalle peculiarità di ogni singolo centro (culturali, paesaggistiche, geo-morfologiche, naturali, architettoniche) ma in linea generale è possibile, al contrario, trovare delle costanti nelle criticità che trovano nel progetto di ogni singola situazione declinazioni e forma di tipo specifico.

Criticità. Queste si possono riassumere in alcuni principali temi che riguardano: *l'accessibilità* e la *mobilità*: differen-

ziando le condizioni geografiche, topografiche e morfologiche dei diversi contesti è necessario distinguere tra due differenti tematiche: le scarse connessioni con le aree limitrofe che riguarderebbe il progetto di *green ways* e piste ciclabili, laddove possibile, e lo spesso difficile sistema di accesso al centro stesso. *L'ambiente*: Spesso risultano carenti polmoni di verde che potrebbero occupare le attuali aree dismesse o i vuoti prodotti da crolli all'interno del centro urbano, e la definizione di parchi e aree protette nelle fasce di territorio che attualmente sono terra di nessuno tra la strada principale e i Centri stessi. *I margini fisici*. Molto spesso il vero *vincolo* allo sviluppo degli impianti urbani originari è la geografia stessa del territorio circostante.

Lavorare, dunque, in questi brani di territorio *al margine* significa raccogliere la complessità ivi esistente, dove la struttura urbana a maglie regolari *si sfrangia*, dove tutto diventa compresenza quasi casuale di abitazioni di varie tipologie, tracciati ibridi, brani di campagna. È il luogo del *limite* tra naturale e artificiale, scommessa accattivante per stimolare la creatività progettuale attraverso linguaggio e forme d'uso contemporanee. Si tratta di unire «elementi esistenti con connessioni nuove, che siano utili».¹ «La città della creatività - scrive C. Landry - vuole modellare i propri spazi; si trova a proprio agio nei territori del dubbio, dell'incerto e dell'imprevedibile; è pronta ad adattarsi».²

Localizzazione. Per localizzare le criticità così come gli elementi resistenti portatori di senso e di identità dei luoghi è necessario descrivere la natura dei singoli contesti utilizzando le forme di rappresentazione della nostra disciplina.

La descrizione è qui intesa non come mera operazione conoscitiva in sé ma come strumento di lavoro per una metodologia il più possibile «adeguata ai contesti specifici». Si può descrivere il contesto attraverso: il (ri)disegno selettivo delle aree attraverso delle planimetrie o stralci di esse in cui si operano delle semplificazioni, anche drastiche, degli elementi rappresentati. Un disegno che, attraverso la riduzione, prova a renderne più precisa – più tendenziosa – la descrizione.

Osservazioni.

Campagna - città (Marineo).

Città - campagna (Vicari).



La sezione: una sequenza di sezioni perpendicolari ai principali tracciati stradali che ne mettono in evidenza l'accentuata condizione orografica e il tipo edilizio (o i tipi) più ricorrente.

La fotografia: una sequenza di immagini che esplora i rapporti tra il sistema degli elementi costitutivi e l'osservatore, consentendo tra l'altro un'estensione della descrizione al piano del carattere.

Sono, come si vede, tre rappresentazioni distinte ma che, almeno potenzialmente, possono illuminarsi reciprocamente, costituendo una rete di rimandi in grado di fornire una descrizione del territorio; di individuare delle situazioni.

La descrizione, pur fondandosi su dati che potremmo definire oggettivi, finisce per dar luogo a molteplici interpretazioni possibili: non c'è una sola descrizione. La descrizione non è infatti una mera elencazione di cose, anche se dall'elenco può significativamente avvalersi; la descrizione è indissolubilmente legata ad un *progetto di senso* e, pertanto, di volta in volta, fissa i suoi obiettivi, trova i suoi strumenti specifici, un certo grado di precisione, una sua adeguatezza.

In questo senso la descrizione costituisce il primo movimento verso il progetto. Come afferma Wurman: «Ogni volta che, nella storia, si sviluppa o viene inventato un mezzo per presentare le informazioni, il mezzo influisce sulla progettazione effettiva».³ Anche nell'interpretazione di De Matteis «i più recenti sviluppi ci orientano verso modelli di razionalità *debole*, che negano la possibilità di un livello fondamentale di descrizione a partire dal quale tutto ciò che esiste può in linea di principio essere dedotto»,⁴ e che invece di un ordine dato e conoscibile a priori presuppongono una continua formazione di ordine a partire dal disordine, attraverso un «ruolo creatore della contingenza e un ruolo organizzatore del caso».⁵ A una razionalità revisionale *debole* viene così a corrispondere un'analoga *debole* razionalità progettuale.⁶ Appare quindi evidente che la lettura della città, di un territorio organizzato, prevede il disvelamento delle sue potenzialità oltre che della sua complessità, nella convinzione che un buon progetto urbano piuttosto che una semplificazione di ordine deduttivo-

razionale debba misurarsi e portare avanti tale complessità in modo induttivo. Per atteggiamento induttivo qui si intende avere una strategia precisa, prevedere l'esatto posizionamento del progetto a grande scala all'interno della città affinché possa produrre effetti «oltre l'area di intervento», significa inoltre prevedere un programma funzionale complesso e non monotematico in modo da rendere flessibile e contemporanea la sua fruizione; significa infine proporre spazi ad uso collettivo che riescano a conciliare lo spazio pubblico con quello privato nella convinzione di una ormai inevitabile interazione tra essi.

Alla luce di queste considerazioni, è il carattere affabulatorio, narrativo, che contraddistingue un progetto con tali caratteristiche di base. Come afferma M. de Solà-Morales «intendere la progettazione come narrazione, significa avere un punto di partenza da cui far derivare progressivamente le idee».⁷ In questa ottica, il terreno di elaborazione progettuale verrà inteso non solo come contesto ma come *testo* che viene aggiunto alla già complessa realtà senza il bisogno astratto o utopico di mettere ordine. Ciò non significa calare su una realtà precisa un'idea astratta. È piuttosto vero il contrario. Significa accettare e interpretare la complessità, navigarvi dentro, rintracciando regole e situazioni locali e contestuali che possano dettare anche i modi del linguaggio, determinare nuovi rapporti tra le cose: spazi ad uso collettivo, abitazioni, tracciati.

¹ Cfr., H. Poincaré, *Scienza e metodo* (1908), ed. it., a c. di, C. Bartocci, Einaudi, Torino 1997.

² C. Landry, *City Making*, Codice Edizioni, Torino 2009, pp. 396-297.

³ R.S. Wurman, *Rilievo e cartografia nelle aree metropolitane*, in "Atlante metropolitano", Quaderni di Lotus n. 15, Electa, Milano, 1991.

⁴ I. Prigogine, I. Stenders, *La*

nuova alleanza. Metamorfosi della scienza, Einaudi, Torino 1981.

⁵ J.P. Dupuy, *Ordres et Désordres. Enquête sur un nouveau paradigme*, Seuil, Paris 1982.

⁶ Cfr. G. Dematteis, *La scomposizione metropolitana*, in "Atlante ... cit."

⁷ M. Solà-Morales, *Progettare città*, Quaderni di Lotus, Milano 1999, p. 11.

Microurbanit

Una forma di Dispersione ante-litteram

Una nuova interpretazione del concetto di paesaggio urbano, che si estende alla dimensione geografica, e la crisi dell'economia agricola hanno prodotto, negli ultimi anni, un interesse nei confronti di una nuova idea di città dove campagna e centri minori giocano un ruolo fondamentale nei processi di rinnovamento urbano ed economico di un intero territorio.

Già negli anni '70, in piena crisi dell'economia agricola, Giuseppe Samonà ipotizzava una forma di *città in estensione* in cui centri minori, campagna agricola, aree geografiche non abitate e nuove forme di insediamento fossero messe in rete per realizzare, un'evoluzione urbana della campagna modellata secondo le regole e le forme della città.¹

Il territorio agricolo siciliano era ed è caratterizzato, oltre dalle *città-paese*, da una punteggiata di piccoli insediamenti urbani, masserie, bagli, mulini, borghi rurali che, già connessi tra loro da una fitta rete di antiche linee di attraversamento, costituiscono il tessuto di una forma di città e di economia in estensione ante-litteram che anticipa, supporta e rafforza quanto già proposto e formalizzato da Samonà. «Una rete non ancora urbana di attività legate all'uso del territorio agricolo che hanno dato origine a delle forme di urbanità rurali intorno alla quali sono nati i primi nuclei di vita collettiva sub-urbana».²

Nel territorio compreso tra Palermo e Agrigento, a partire da questi elementi generatori si è costruito, fin dall'antichità, un fitto tracciato viario che ha strutturato, nel tempo, la trama di un sistema commerciale legato sia alla produzione agricola che allo sfruttamento delle risorse naturali presenti nella valle del Platani. Si è consolidato, in questo modo, un ricco paesaggio fatto di trame, orme, antichi tracciati e nuove infrastrutture, che attraversano, lambiscono e servono borghi, centri minori e aggregati urbani differenti per natura e per forma, strutturando un rapporto dialettico tra città e campagna, tra urbano e rurale.

Un ruolo fondamentale, nella costruzione di questo fitto tessuto extraurbano, è rivestito dalla costituzione dei *borghi ru-*

rali che affondano le loro radici nel dibattito sociale, politico, architettonico successivo alla fine della grande guerra. Il dibattito si concentrò sul *ritorno alla terra*³ e sulle questioni che riguardavano le strategie da adottare per definire nuovi modelli culturali e tipi architettonici atti alla *colonizzazione* delle campagne per migliorare, sia le capacità produttive dei latifondi, sia le condizioni di vita sociali ed economiche dei contadini. Con la Legge 2 gennaio 1940-XVIII, N. 1, venne istituito l'*Ente Colonizzazione del Latifondo Siciliano* (ECLS) che avviò un vero e proprio piano di trasformazione agraria, adottando come modello la struttura della *città rurale* proposta da Edoardo Caracciolo.⁴ Questo modello individuava due elementi essenziali: la residenza, costituita da piccole *case coloniche* sparse nel territorio, con un podere di pertinenza; le attrezzature di servizio, concentrate in una serie di *borghi*, distinti in tre tipi (grande, medio e piccolo), dislocati con frequenza assegnata e nei quali erano sempre presenti la chiesa e la scuola. Ogni casa colonica sorgeva entro un raggio di influenza del borgo stesso di circa 5-6 chilometri e ogni borgo doveva essere distante dall'altro dai 10 ai 12 chilometri.

L'ubicazione dei borghi, doveva tener conto delle caratteristiche e delle risorse delle zone afferenti. Questi venivano collocati in prossimità degli incroci stradali, vicino alle stazioni ferroviarie e si modellavano a partire dalla caratteristica peculiari locali con alcune invarianti: i servizi, la piazza, la posizione della chiesa e del campanile, che assumeva il ruolo urbano della torre medievale. Il disegno urbano, la distribuzione delle masse degli edifici e il rapporto tra tessuto e infrastruttura ne costituivano la centralità. Nella composizione urbana dei borghi c'è sempre la piazza italiana, chiusa come quella delle antiche masserie o aperta al paesaggio come quelle dei piccoli centri urbani. Gli architetti che li progettavano, elaborarono la propria idea di *sicilianità rurale* attraverso una sintesi tra tradizione e modernità e prefiguravano una città a grande scala che corrispondeva all'intera area del territorio siciliano, costituita da aggregati

Urbanizzazione della campagna.
Schema della città rurale di E.
Caracciolo (1942):
città esistente, borgo rurale,
casa colonica.

Borgo Manganaro a Vicari
(1941-43).



urbani diversi per dimensione e funzione, distribuiti nella campagna e collegati tra loro da una fitta rete di infrastrutture.

«Il progetto si informa... a schemi compositivi di masse e di volumi aderenti allo spirito delle costruzioni che costituiscono l'ambiente edilizio dei paesi prossimi alla località dove sorgerà il borgo. Tranne l'ispirazione da tale ambiente... non significa però adeguare le composizioni architettoniche alle forme e motivi dominanti in quell'ambiente, ma percepire, di quelle costruzioni, sorte con ingenuità contadine per soddisfare i più immediati bisogni, la nota dominante indicativa del loro carattere e rivelare con forme plastiche, aderenti al nostro comportamento moderno, il rapporto armonico tra architettura e ambiente naturale... ».⁵

Dopo la seconda guerra mondiale fu istituito, in sostituzione dell'ECLS, l'Ente per la Riforma Agraria in Sicilia (ERAS) che proseguì nella costruzione di cose coloniche, borghi rurali, strade, elettrodotti, acquedotti, bevai e impianti irrigui.⁶ La crisi dell'economia agricola degli anni '70 ha determinato un progressivo allontanamento dalla campagna e dai centri minori e il fallimento della struttura urbana immaginata da Caracciolo e dalle questioni legate alla Riforma agraria, spostando il dibattito sociale e architettonico sulla città. La campagna ha così perso il suo carattere di ambiente di vita rurale e produttivo proiettandosi verso un territorio di e del consumo. Il processo è stato accelerato dallo scollamento del sistema di penetrazione nel territorio dai centri minori. Le nuove strade veloci collegano i grandi centri urbani escludendo dal loro percorso l'attraversamento di quelli più piccoli. Samonà parte da questi presupposti ed elabora un programma di recupero che ricuce, in un unico sistema-rete organico, l'intero arcipelago urbano del territorio siciliano.⁷ Nella definizione di questa città in estensione assumono un ruolo fondamentale la fitta rete infrastrutturale che lega la punteggiata di cui abbiamo parlato, quest'ultima, i centri minori e le nuove strade veloci di attraversamento, che assumono il ruolo di elemento di ricucitura dei differenti tessuti di

questo complesso territorio.

Gli spazi fra, che si sono costituiti tra il tessuto dei centri minori e queste strade, rappresentano i luoghi privilegiati in cui strutturare la nuova idea di città. Stavolta, contrariamente a quanto successo nella storia, è la strada che fa il tessuto e non viceversa.

Il principio ordinatore di questa città definisce nuove forme di insediamento tra nuovi tipi di coltivazione, nuovi tipi di servizi urbani ed extra-urbani. Ogni parte della campagna diventa un tassello di questa città orizzontale in cui la strada, che rimette insieme le cose, torna ad essere elemento di continuità e nuova unità. Questa rinnovata forma urbana è così costituita da numerose discontinuità e paesaggi, in cui campagna e città si configurano come un unico organismo che struttura le complessità del paesaggio geografico contemporaneo siciliano.

Perimetri apparenti, bordi indistinti e sfrangiati, luoghi flessibili e in continua trasformazione fanno emergere elementi di familiarità della città insieme ad elementi della campagna. Una nuova natura antropizzata che non parla più di interessi individuali ma si struttura sulla cooperazione e la partecipazione.

¹G. Samonà, *La città in estensione. Conferenza tenuta presso la Facoltà di Architettura di Palermo il 25 maggio 1976*, STASS Edizioni, Palermo 1976.

² *Ibidem*, p....

³Cfr. L.Dufour, *Nel segno del Littorio: Città e campagne siciliane nel Ventennio*, Lussografica, Caltanissetta 2005.

⁴ Cfr. E. Caracciolo, *La nuova urbanistica nella bonifica del latifondo siciliano*, Ministero dell'Agricoltura e delle Foreste. Ente di colonizzazione del latifondo siciliano, Palermo 1940, .

⁵G. Spatarisano, *Relazione borgo rurale in località "Madonna del*

Rosario", (1940), Archivio ESA.

⁶Con la legge regionale 27 dicembre 1950 l'eredità dell'Ente Colonizzazione venne affidata all'Ente Riforma Agraria in Sicilia. Successivamente una legge regionale del 65, emanata in merito alla bonifica del latifondo siciliano, trasformò l'ERAS in ESA (Ente per lo sviluppo agricolo) che bloccò la costruzione di case e borghi rurali)

⁷Sulla definizione di *arcipelago urbano* cfr. F.Indovina (a c. di) *Dalla città diffusa all'arcipelago metropolitano*, Franco Angeli, Milano 2009

Attraverso i luoghi

La percorribilità lungo la linea stradale PA-AG, fa sicuramente riflettere su questa porzione di territorio siciliano, sul tema del viaggio lungo un paesaggio, oggi, frutto di trasformazione dell'azione dell'uomo.

Il viaggio attraverso i luoghi, dove si passa velocemente o ci si ferma ad annotare, costituisce uno strumento indispensabile per il nostro operare che ci consente di capire le trasformazioni dei luoghi, della città e del paesaggio.

Nell'attraversare la Sicilia, infatti, da un punto all'altro, si vedono numerose città, grandi e piccole, insieme a magazzini agricoli, resti di edilizia, luoghi atipici e dove, il nostro territorio è stato trasformato da strade, che hanno interrotto le reti che connettevano i diversi insediamenti e dove nello stesso tempo si è avviato un cambiamento.

Nell'era della globalizzazione e dei rapidi cambiamenti, abbiamo il compito di interrogarci per leggere il rapporto tra architettura e paesaggio, alla luce della salvaguardia delle loro qualità insediative e estetiche, attraverso il disegno per mezzo dello sguardo e della mente.

Come dice Augustin Berque «il paesaggio è un punto di vista, lo sguardo che noi riportiamo su di esso. La realtà con cui ci confrontiamo è un'interpretazione e ciò che percepiamo come paesaggio dipende dal nostro punto di vista e dal contesto».¹

Il viaggio, infatti, permette di leggere, descrivere, annotare, guardare il territorio e il disegno permette di rintracciare gli elementi del paesaggio, della città visibile e invisibile e nello stesso tempo ne conferma alcune parti.

Come Italo Calvino nelle *Città invisibili* descrive il percorso di viaggio di Marco Polo tra le città inventate, invisibili ma piene di memoria, di ricordo nascosti nelle città infelici.

«Al di là di sei fiumi e tre catene di montagne sorge Zora città che chi la vista una volta non può più dimenticare. Ma non perché essa lasci come altre città memorabili un'immagine fuori dal comune nei ricordi, Zora ha la proprietà di restare nella memoria punto per punto...».²

La Sicilia, da sempre, è stata osservata e raccontata a par-

tire da viaggiatori stranieri degli anni oscuri, fino ai nostri giorni, come nei viaggiatori arabi Ibn Giubair, Al-Idrisi, Ibn Hawqal e successivamente dai viaggiatori del *Grand Tour* fino agli architetti degli anni '20, che attraverso i loro disegni hanno descritto l'immagine del Mediterraneo.

Ibn Giubair, viaggiatore arabo della Spagna musulmana, descrive il suo viaggio nel Mediterraneo³ come Al-Idrisi nel *Libro di Ruggero* dove nel suo viaggio in particolare nei paesi dell'entroterra, visita molte città lungo la strada per Agrigento, come Misilmeri, Cefalà, Vicari, Castronovo, Castrogiovanni, Cammarata, etc e ne evidenzia l'architettura e il paesaggio agricolo «Cammarata, casale di vaste proporzioni e ricco di campi coltivabili, è dotato di una fortezza elevata, robusta ed atta alla difesa; molti sono i suoi giardini, gli orti... Castrogiovanni, posta sulla vetta di un alto monte possiede un castello che è un massiccio fortilizio... le sue terre coltivabili sono ubertose, ambiti i prodotti del suolo».⁴ Successivamente un'ondata di viaggiatori giunse in Sicilia tra il 1776 e il 1780: l'economista Roland de la Platiere (1776), il naturalista Conte de Borch (1777), il poeta Swinburne (1777), lo scrittore Dominique Vivant Denon (1778) al seguito di Richard Saint-Non (1777) l'architetto e pittore Jean Houel (1776), Goethe (1787) e Schinkel (1803), etc. Queste riflessioni, vengono riportate in opere come il *Voyage pittoresque ou Description des Royaume de Naples et de Sicile* dell'abate Saint-Non e nel *Voyage pittoresque des isles de Sicile, de Malte et de Lipary* di Jean Houel.

Le numerose testimonianze di viaggio hanno consentito di ricostruire una conoscenza della Sicilia e dei suoi luoghi di cui il panorama urbano e ambientale è il riferimento continuo.

Ricordiamo inoltre i riferimenti ad Agrigento nell'opera di De La Salle in cui descrive la città «il fiume Acraga circondava dal lato occidentale e seguiva poi le mura della città dalla stessa parte. Al mezzo di partiva dal piede delle mura una collina e inclina vasi verso il mare d'Africa ...».⁴

Lo stesso Goethe nel 1787 nel suo viaggio in Sicilia, con il

disegnatore Kniep, dichiara la complessità dell'isola definita come chiave di tutto teatro dell'Italia, e nel suo percorso tra le città siciliane esalta la geografia della città. «La città è situata ai piedi di alti monti...sopra la città».⁵ Lo stesso Schinkel, nel 1803, avvierà uno studio sulle architetture classiche e sulla natura a partire dal suo viaggio in Italia, da cui estrasse elementi base per le sue composizioni classiche evocati dall'architettura mediterranea. Anche Viollet-Le Duc nel 1836, visita la Sicilia che descrive con i suoi numerosi e rapidi schizzi nei suoi carnets.⁶

Il paesaggio Mediterraneo viene abbondantemente descritto dagli architetti del movimento moderno che trovano interesse verso le architetture vernacolari e classiche, come Le Corbusier, Alto, Kahn, Asplund, etc, che riempiranno i loro carnets di viaggi e osservazioni come una sorta di repertorio da cui attingere. Come scrive Le Corbusier nell'osservare il paesaggio nel 1963 «la chiave è questa: guardare – osservare – vedere – immaginare – inventare – creare... evidente per esempio nei disegni paesaggistici per Rio de Janeiro... di fronte ai paesaggi sublimi dell'America latina e dell'Algeria».⁷

Anche architetti contemporanei come Alvaro Siza, Dimitris Pikionis, Alberto Campo Baeza, Pasquale Culotta e altri, hanno prestato molta attenzione al disegno come strumento per interrogare la storia e i luoghi.

Voglio ricordare a tal proposito un viaggio di Pasquale Culotta lungo la costa di Cefalù «trovo costruzioni nuove da quelle del giorno prima. La bellezza del luogo che attraverso è indicibile; sono tante le architetture che non si riesce a fissarne il numero, le allusioni ed il rimando al repertorio... la traslitterazione dei viaggi e del camminare sui sentieri tortuosi sulla spiaggia».⁸

Il tema del viaggio continua ad essere presente nella contemporaneità nei saggi di scrittori, cineasti e fotografi di cui ricordiamo Elio Vittorini, ne *Le città del mondo*, Calvino con *Le città invisibili* fino al *Viaggio* di Rossellini, ma anche nelle numerose foto di Gabriele Basilico, Mimmo Jodice, Luigi

Nella pagina a fianco.
Paesaggi e strada:
Villabate, Belmonte Mezzagno,
Misilmeri, Bolognetta, Marineo,
Cefalà Diana, Mezzoiuso, Vicari.

Nella pagina a seguire.
Paesaggi e strada:
Vicari, Manganaro, Lercara Friddi,
Cammarata, Casteltermini - ex
Montedison, Campofranco, Comitini,
Aragona

Ghirri, Bruce Chatwin, Giovanni Chiamonte, etc, e dove l'esplorazione del territorio costituisce uno strumento di conoscenza, per descrivere il visibile e l'invisibile.

Queste riflessioni rimandano a quello che rappresenta il viaggio tra i luoghi, lungo *la strada*, che oggi risulta essere disegnata per connettere paesaggi e città, insieme a macerie della contemporaneità a cui speriamo viene affidato il compito di svolgere il ruolo di rigenerazione urbana «se c'è qualcosa di evidente, nello scenario in divenire che esce da uno sguardo rivolto ai fenomeni in atto nelle città del mondo, e che opere come quelle infrastrutturali, ancor oggi simbolo del paesaggio della modernità, non potranno evolversi esclusivamente attraverso il progresso della tecnica o la loro illimitata espansione.

Ad esse è oggi richiesta una mutazione genetica, il farsi carico di qualcosa in più rispetto a quella risposta funzionale, magari sempre più tecnicamente perfezionata, che ne ha determinato la nascita. Il valore aggiunto che si richiede loro riguarda, come già detto, la possibilità di influire sui luoghi».⁹

¹ A. Berque, *All'origine del paesaggio*, in "Lotus" n.101, 1999, p. 115.

² I. Calvino, *Le città invisibili*, Arnoldo Mondadori, Milano 1983, p.15.

³ I. Giubair, *Viaggio in Spagna, Sicilia, Siria, Palestina, Mesopotamia, Arabia, Egitto*, (a c. di C. Schiapparelli), Edizione Sellerio, Palermo 1979, pp. 232-233.

⁴ G. De La Salle, *La Sicilia pittorica, antica e pittorica*, trad. it A.F. Falconetti, Antonelli, Venezia 1840, p. 28.

⁵ J.W. Goethe, *Viaggio in Sicilia*, Edi.b.si., Palermo 2000, pp. 20-21.

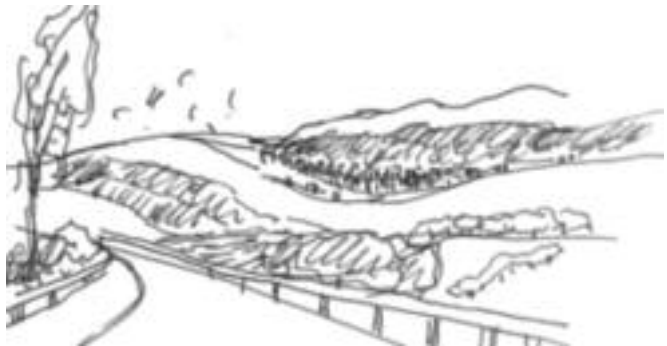
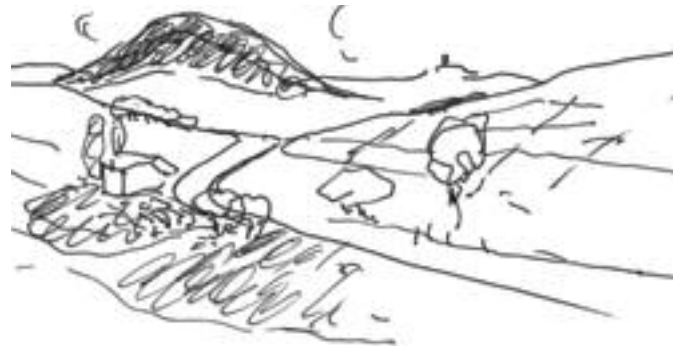
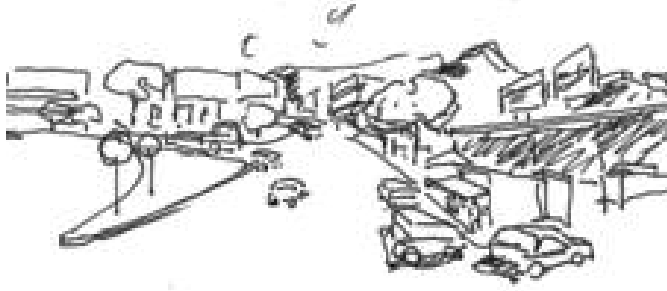
⁶ *Il viaggio pittoresco nell'800: Le*

voyage d'Italie de Eugene Viollet-Le Duc 1836-1837, Catalogo della mostra, Firenze 1980.

⁷ P.A. Croset, *Occhi che vedono*, in "Casabella" n. 531/532, 1987, p. 4.

⁸ P. Culotta, *I sentieri tortuosi dell'addestramento e la fondazione dello spazio*, in P. Culotta, G. Gresleri, G. Gresleri, "Città di fondazione e plantatio ecclesiae", Edizioni Compositori, Bologna 2007, p. 9.

⁹ A. Ferlenga, *Nervature di luoghi in cambiamento*, in A. Ferlenga, "L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi", Editrice Compositori, Bologna 2012, p. 18.





D. Costantino / **Urbanization processes and urban shape**

An interpretation is given of the regionalization of urbanization processes in Western Sicily according to which the established geographic and temporal interpretative models based on the dualism between inland and coastal areas may be overcome. An increasingly extensive and intensive use of the territory which is due to the modernisation of agricultural sector and the territorial scattering of dwelling places, services and production activities (industrial and tourist districts) creates new concentrated and scattered settlements as well as new territorial morphologies which are located along the Palermo-Agrigento road: this latter becomes a polarising and connecting element between the crossed-by hilly territories and the coastal ones.

The concepts of city in extension, territorial scattering, economic and life style changes are given an interpretation on the basis of metropolization processes with the aim of establishing meaningful connections among each other.

V. Acierio / **Project variations and strategies in the smaller urban centres**

The territory crossed by the Palermo-Agrigento road, being perceived as a moving space, has to be considered as a heterotopia place and therefore a place full of possibilities that need to be expressed. A particular role is given to the smaller urban centres which are different from each other not only because of their topographic and physical localization but also for their traditions and cultural peculiarities. By analyzing them on an individual basis, distinctive features and, in general, also permanent characteristics, may be identified and recognized in critical situations which acquire specific forms and variations in the project with regard to accessibility, mobility, environment and physical boundaries.

F. Sedia / **Micro-urbanity. Forms of “extension” ahead of their time**

A new interpretation given to the urban landscape as to include geography matters and the crisis of agricultural economy have stimulated interest in a new concept of city where the countryside and the smaller urban centres play a key role in the urban and economic innovation processes of a territory. In the Seventies, Samonà already described a form of *city in extension* where small urban centres, rural countryside, unpopulated geographic areas and new forms of settlement should set up a network in order to achieve, by

means of a new organization of agricultural production, the urban development of countryside based on the very same rules and form of the city. Within our rural territory lying between Palermo and Agrigento, it already exists an area characterized by small urban settlements, manor farms, “bagli” (ancient buildings once used as fortresses and then used as farmhouses) and most of all rural villages which are connected to each other through a thick network of ancient crossing routes, thus constituting the structure shaping a form of a city in extension well ahead of its time and supporting what Samonà already stated and anticipated.

A. Sarro / **Landscapes through places**

The article emphasizes the sense of seeing through one's glance by means of travel drawings realized along the Palermo-Agrigento route. The description of Mediterranean landscape which results from historical events occurred throughout time enables to understand the transformation processes of places. Cities, places and landscapes arise with their strength as well as their discontinuity and dissimilarity and seem willing to tell their stories derived from both, ancient and recent historical stratifications. «With this in mind – as Vittorio Gregotti writes – even if, in our times, there is someone stating that historic translation is what sets the permanent into motion and sends it through time or someone else confirming instead the existence of a historic plurality compared to the idea of an oriented progressive history ... the historical truth not only is what actually happens but also is what we deem to be an important event for our own actions. The point of view of the present lies in the judgement of history facts and movements».



Il vecchio motore scaldava troppo nelle salite: bisognava fermarsi ogni tanto per farlo raffreddare... ci addentrammo per valloni e per monti sempre più solitari, con lontani villaggi appollaiati sulle costiere, passammo sotto rocce diritte, in conche larghe dove le greggi lontanissime si confondevano con le pietre, incrociammo qualche raro pastore, qualche carrettiere, qualche stradino, intento, a torso nudo, a colmare le buche. Il silenzio del mezzogiorno si spargeva su quelle solitudini; in cielo volavano i corvi: la terra era avvolta, come in un manto nero, nella triste nobiltà dei paesi abbandonati... Sul bordo della campagna, al limite del paese, si leva, su un bastone, un cartello: «Si vende per fabbricare». Chi vorrà fabbricare, pensavo, in questi deserti? Ma, poco più in su, una famiglia di contadini era intenta a costruirsi la casa. Lavoravano tutti, donne, uomini e bambini...

Carlo Levi, *Le parole sono pietre* (1955)

Il paesaggio siciliano: quando Marylin incontra Plutone

Uno spiraglio che mostra l'infinito: idea per un viaggio nel paesaggio siciliano.

Un paesaggio attraversato da un punto di vista che lascia scrutare la bellezza nascosta o la lascia percepire attraverso squarci spaziotemporali.

La crepa è anche ciò che produce il terremoto e quello che resta dopo il terremoto. Così si può partire in un viaggio ideale proprio dal cretto di Burri a Gibellina.

La memoria ci conduce qui in un viaggio pieno di fessure, crepe, crepacci dove lasciarci scivolare, noi ricordiamo a crepe.

Non esiste la luce perfetta nei ricordi e neppure l'ampiezza dello sguardo che è propria della storia dell'arte, delle grandi visioni classiche.

Qui si viaggia nel frammento dove la nostra memoria si manifesta attraverso le metafisiche crepe, anzi è lei stessa che si fa squarcio.

Se non fosse così ci sarebbe un'assurda continuità.

Come la madeleine era per Proust il conduttore del proprio indurre a ricordare, noi possiamo spiare dalle crepe attraverso la nostra memoria e partire per questo viaggio.

Parto da una crepa ideale per essere fatta inizio: mi trovo a Gibellina, è l'estate del 1992 sul cretto di Burri con Hanna Schygulla mentre la intervisto, si parla di Fassbinder e siamo parecchio oblique rispetto all'asse della Storia e anche rispetto all'asse dell'orizzonte. Siamo su quel grande cimitero bianco e parliamo di cinema, del grande cinema. Anche lei si ricorda. Di Fassbinder e di quanto non possa più liberarsene. È molto strano che affidi a me e al cretto i suoi ricordi, parlando quasi di una tela di ragno, una prigionia del vissuto che non potrà più cambiare.

C'è malinconia nelle sue parole, c'è amore ma anche rabbia per quell'artista che ha per sempre determinato la sua storia. Il qui ed ora del paesaggio così come il qui ed ora del ci-

nema, fotogramma dopo fotogramma, ci porta in un viaggio che muore ad ogni istante per continuare in eterno.

Il tempo ha poi ingrigito il grande lenzuolo bianco di Gibellina, anno dopo anno e restituito appartenenza anche a quel luogo.

Un'appartenenza bislacca che non fa giustizia dei suoi morti. Nulla a che vedere con la maestosità del Dio Plutone quando aveva sollevato la coltre terrestre e gettato all'aria in un istante le vite di quei piccoli uomini che siamo al suo sguardo capriccioso.

Pochi metri più in là camminando su stradine sterrate che un tempo erano le strade del paese, mi

Ero ritrovata tra le mani frammenti di lettere sparse, tracce, ferite, grida di quel tempo strozzate dalla terra. Di quegli uomini che avevano consegnato al tempo il loro ultimo anelito prima di essere inghiottiti.

Tradimento e tradizione, stessa radice etimologica.

In Sicilia queste due strade vengono percorse ampiamente in una e altra direzione. Tutta la Sicilia si arrovella da sempre su questo binario del del tutto cambi perché nulla cambi, la spinta al movimento è forte e altrettanto forte è quella all'immobilismo. La duplice forza si annienta in un gioco pericoloso dove tesi e antitesi non giungono mai alla sintesi.

Questo è il mistero profondo che credo sia proprio della mitologica terra di Sicilia, una terra dove Hegel poco avrebbe potuto in quanto i due poli della sua visione avrebbero subito il triste destino di non essere mai davvero ricomposti nella terza e riconciliante via che entrambi li accoglie e supera.

La Sicilia contiene in sé, imperturbabile, ogni cosa e il suo opposto esatto senza che questo costituisca scandalo ma lasciando selvaggiamente inesplorata la possibile sintesi che porterebbe inopinatamente al progresso. Un concetto

Tradimenti.
Siacca (Agrigento).
Variante autostradale a Porto
Empedocle (Agrigento).
Pista d'atletica a Giarre (Catania).

profondamente estraneo a una terra che interpreta questo concetto in massima parte nella sua accezione svalutante. Anche il paesaggio segue dunque questo destino tragico, non potrebbe essere altrimenti. C'è nell'immobilismo olimpico del paesaggio siciliano una sorta di contaminazione che gli Dei sembrano permettere agli umani in modo irrazionale e cieco: gli concedono di costruire disordinatamente, senza criterio apparente e soprattutto senza tensione alla sintesi di cui sopra.

Cerco di addentrarmi in qualche visione che possa raccontare meglio.

Autostrada Palermo Mazara del Vallo, uscita al casello sulla destra grande autogrill che espone in vetrine immense statue di eroi americani, uno su tutti troneggia Elvis Presley, poi l'immane Marilyn Monroe e ancora Gorge Bush e poi indiani e cowboy. Fermata di un percorso che si avvicina al teatro dell'assurdo architettonico quando si raggiunge la periferia di Selinunte e sulla sinistra costeggiando la strada appaiono rifacimenti in puro stile ellenico di templi selinuntini tramutati in patii di case estive.

Colonne bianche e frontoni a profusione anche potendo contare sul tufo prezioso materiale della zona. Ecco la Storia far capolino in modo prepotente e travalicare il senso di una qualsiasi organizzazione estetica che tenga conto della consueta doppia valenza natura cultura.

Qui siamo invece dalle parti del pop più spinto, che reinterpreta, omaggia, integra disperatamente e sconclusionatamente tramutando la zona in set da peplum film.



Le strade del paesaggio

La geografia della Sicilia è il disegno di un paesaggio chiamato a rappresentare la storia: è attraverso l'osservazione del dato reale che si modifica la nostra percezione delle cose nel segno di una esperienza pregressa che guida il nostro pensiero/visione.

Questa occasione di studio è preziosa per imparare ad osservare (guardare?) ciò che conosciamo: e così la strada Palermo-Agrigento diviene *pre-testo* per riflessioni sul senso del segno e della narrazione, aprendosi a nuovi innesti.

Perché dentro al paesaggio si trovano molte vie, che qui proviamo brevemente ad indicare e suggerire: attraversando sentieri appena battuti e accennati, per frammenti di strade statali e ambizioni autostradali, tra terra e cemento, in questa alternanza grigioverde pulsante, dove strada non è mai mero consumo di suolo, oppure semplice sguardo sul paesaggio. A volte può anche essere spazio prospettico, dunque simultaneamente immagine e progetto del reale.

A tal proposito, per questo frammento di itinerario siciliano, appare congrua la definizione di "*territorio lento*" proposta da Arturo Lanzani¹ dove la lentezza non è solo quella dell'atavica arretratezza del Mezzogiorno d'Italia- e qui è la politica a disegnare le strade o a cancellarne la configurazione- ma piuttosto la volontà di fare i conti con le differenze che connotano i luoghi: con buona pace di chi, alternando giudizi opposti, propone di individuare la forza del paesaggio italiano nel suo essere composto da un mosaico di tessere policrome, giudicando altre volte insormontabile la differenza.

Occorre riflettere sul fatto che le eccezionali condizioni orografiche e naturali del nostro territorio sono divenute paesaggio perché si fondano su una maglia culturale che le può definire immagine, nutrendosi di idee figurative fondamentali. Ed è qui che il corpo in movimento si pone in relazione con lo spazio tra silenzio, rallentamento, accelerazione. Renato Barilli ci insegna che l'intera storia dell'arte (e dunque l'invenzione del paesaggio) può essere letta in una prospettiva che abbia il traino forte dell'economia, ancora prima che la bellezza del colore o la forza delle architetture.² La cultura ma-

teriale, ovvero le modalità adottate nelle varie epoche per produrre merci e farle circolare insieme alle persone, rappresenta un attraversamento *differente* (nel senso autentico del termine, ovvero dell'allontanamento in altra direzione) del contesto creativo. Le reti stradali che innervano il territorio non sono altro che una promanazione visibile della modalità economica, e gli eserciti e i mercanti sono gli apripista di strade predisposte all'incontro e allo scontro, più che disegnatori di mappe e reti viarie che posseggano una propria insita bellezza. E a proposito della Sicilia e del suo essere un'isola, appare efficace anche quanto scrive Franco Fari-nelli: «Nusquama era il primo nome che Tommaso Moro aveva dato all'isola di Utopia. E proprio al <paese che secondo il nome non esiste> bisogna rivolgersi, per comprendere come la modernità allo stato nascente avesse ancora piena coscienza che la mappa è una mente». Sottolineando, alcune pagine dopo: «Mappa è un termine che deriva dal punico e indica un pezzo di stoffa che serve ad avvolgere le cose e a trasportarle con sé».³

Così se l'idea stessa della raffigurazione di un luogo è naturalmente connaturata all'idea del viaggio e dello spostamento, è fuor di dubbio che esistano alcuni luoghi che per storie (e poligeografie) siano assurte a mitografie del viaggio e della scoperta. La Sicilia è tra questi luoghi, ieri emblema del Gran Tour e protagonista delle *gouaches* degli artisti-viaggiatori, oggi paesaggio d'ispirazione per opere contemporanee.

Ecco allora, sebbene incompleta e parziale, una piccola mappa pronta ad avvolgere e far viaggiare le opere, seguendo tracce emotive, segni e immagini.

Le isole dell'Isola, quelle che la circondano, ad esempio, sono molto frequentate come luogo d'ispirazione: l'artista e performer Marina Abramovich, si fotografa ai piedi del vulcano di Stromboli, con sua madre tra le braccia, per una *Pietà* sullo sfondo di lapilli, nel 2006; sempre in questa isola delle Eolie, Giovanni Anselmo realizza *Studio per la mia ombra verso l'infinito dalla cima dello Stromboli durante*

Fiumara d'Arte, Tusa (ME).
T. Festa, *Monumento per un poeta morto* (1989).
I. Lanfredini, *Labirinto di Arianna* (1990).



l'alba del 16 agosto 1965. Paola Pivi fotografa *Alicudi* dal mare e a pelo d'acqua, con sguardo tremolante e liquido che impasta il colore in bolle, Emanuele Lo Cascio realizza una serie di lavori fotografici ispirati a Lipari, *Island* (2012) *Melancholic Metaphisica* (2012), mentre all'isola di Lampedusa dedica *Salat* (2012) scultura in marmo raffigurante un frammento di mare, delle dimensioni di un tappeto di preghiera. Ancora Lampedusa ispira Sislej Xhafa per la una colonna di mani in argilla poste l'una sull'altra "*i manu*" (2012), detentrica di una iconografia che si muove tra gioco, solidarietà e violenza latente, e ancora l'isola delle Pelagie ispira Francesco Arena che nel 2012 realizza un camminamento dalle connotazioni numeriche corrispondenti ad una memoria personale e collettiva, «Corridoio, perimetro da percorrere 93 volte e mezzo». ⁴ Due i luoghi che hanno segnato le direttrici dell'arte contemporanea in Sicilia, Gibellina, ricostruita dopo il terremoto del 1968 con un progetto voluto da Ludovico Corrao e che oggi vede opere sparse sul territorio del Belice, musei e architetture, con opere, tra gli altri, di Joseph Beuys, Richard Long, Pietro Consagra, Ludovico Quaroni, Carla Accardi. Più recentemente, il *Cretto* - opere di Land Art in cemento che avvolge l'intero paese distrutto realizzato da Alberto Burri ha ispirato Maurizio Ruggiano e Kali Jones per un videoritratto del poeta Adonis. Sposandoci sulle Madonie, l'esperienza di Antonio Presti e della *Fiumara d'Arte*, negli ultimi quarant'anni, ha modificato il paesaggio nel segno contemporaneo: tra i tanti artisti che vi hanno collaborato, Tano Festa con la *Finestra sul mare*, il *Labirinto di Arianna* di Italo Lanfredini, *Una curva gettata alle spalle del tempo* di Paolo Schiavocampo, *La materia poteva non esserci* di Pietro Consagra, la *Piramide* di Mauro Staccioli, l'*Atelier sul Mare*, con stanze d'artista. Ma gli artisti sanno che la Sicilia contemporanea ha un po' perduto la sua Arcadia: e così ecco le immagini, fotografie e film del gruppo Alterazioni Video, teorici dell'Incompiuto siciliano, che alla Biennale di Architettura di Venezia del 2010 hanno portato un pilastro di cemento e tondini in ferro: economia e cultura, venati dalla riflessione so-

ciologica, ovvero denuncia del malaffare che governa molta parte d'Italia.

Non più la romantica decadenza del paesaggio di rovine, tipica di certa cultura anglosassone, ma piuttosto la rovina del paesaggio: Anne Clemence de Grolée realizza foto e installazioni con le immagini degli ecomostri e del litorale sfregiato. Ma il mito ritorna in vesti tecnologiche: Stefano De Luigi ha realizzato un progetto fotografico dedicato all'Odissea- cartografia per parole del libro dei libri dedicato al viaggio e alla conoscenza- che si chiama *iDyssey*: De Luigi si muove sulle orme di Victor Bérard, traduttore dell'Odissea, che nei primi decenni del Novecento ripercorrere le tappe della rotta di Ulisse, riconoscendo i luoghi dalla descrizione dei paesaggi. La Sicilia è uno dei luoghi narrati, ed ecco le fotografie delle Mura di Tramontana a Trapani, dove, secondo Bérard, ebbe luogo l'episodio dell'Isola del Sole, e della grotta di Polifemo nella terra dei Ciclopi, in provincia di Catania. Tutte le fotografie e i video sono realizzati con l'iPhone: nel momento del sovraffollamento dell'immagine e della sua crisi, dettata dall'ipericonicità diffusa, la forza del racconto e dell'idea sottolineano quanto il presente possa essere vivificato dal passato, e viceversa.

Le strade del paesaggio possono essere percorse nella stessa maniera di tanti secoli fa, guidate da uno sguardo presente che potrebbe rivelarsi una nuova modalità per l'economia, con mappe e percorsi per scoprire il tempo senza tempo dell'Isola.

¹A. Lanzani, *In cammino nel paesaggio: questioni di geografia e urbanistica*, Carocci, 2011.

²R. Barilli, *Arte e cultura materiale in Occidente*, Bollati Boringhieri, 2011.

³F. Farinelli, *La crisi della ragione cartografica*, Piccola biblioteca filosofia Einaudi, 2009.

⁴Le opere citate ispirate a Lam-

pedusa sono state realizzate in occasione della mostra *Più a Sud, Un progetto per Lampedusa*, a cura di Paola Nicita, Museo d'Arte contemporanea Palazzo Riso, Palermo, 2012, ed. Mousse; testi della curatrice, George Didi-Huberman, Khaled Fouad Allam.

UNA NUOVA GOVERNANCE PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO

La palese insufficienza degli interventi di natura contabile per arginare la deriva dell'attuale sistema finanziario fortemente squilibrato da dinamiche speculative ha nei tempi più recenti fatto riscoprire la irrinunciabilità del riferimento all'economia reale, alla produzione trasformazione e commercializzazione dei beni e dei servizi che costituiscono il fondamento vero dello sviluppo che, peraltro, com'è noto, non è mai esclusivamente economico, legato cioè al solo rapporto produzione/consumo, ma sempre strutturalmente comunitario, tale cioè da includere tutte le altre dimensioni dei sistemi umani. Ciò, com'era inevitabile, ha conseguentemente imposto una considerazione del territorio completamente altra rispetto a quella tradizionale di un'unità solo geo-fisica o politico-amministrativa, elevandolo a *contesto* di valore intrinseco ed irripetibile, luogo di incontri, di relazioni, di dialoghi e di cooperazione tra popolazioni ed istituzioni.¹ Insomma, una realtà nella quale si concretizza uno spazio «anche immateriale, composto di persone, gruppi ed organizzazioni, tutti portatori di un'idea politica, in senso lato, di sviluppo e di propri convincimenti su ciò che è da considerare adeguato, sostenibile ed orientato al futuro».² Naturalmente, non in una dimensione *globale* ma con un ancoraggio *locale* che legghi lo sviluppo ad un processo dal basso (*bottom up*), condiviso da parte delle Comunità di riferimento e caratterizzato dalle vocazioni proprie del territorio. Ora, senza potere in questa sede approfondire oltre i termini del cennato cambiamento, ciò che invece si deve evidenziare è che questa nuova *vision* del territorio e delle sue dinamiche di sviluppo ha portato all'inevitabile conseguenza che anche il modello di *governance* che vi è strettamente connesso non può essere più quello della mitica età comunale con la sua dimensione autonoma interpretata per di più come sfera di potere separato ed autoreferenziale, ma deve essere quello del più moderno indirizzo federale che, a differenza del primo, pone l'enfasi istituzionale su una razionalità aperta che struttura un vero e proprio sistema dall'assetto *a rete*. Circostanza, quest'ultima, che l'attuale dibattito politico-isti-

tuzionale fa molta fatica a comprendere. Anzi, in alcuni frangenti, mostrando di ignorarla completamente, insiste con il proporre riforme istituzionali con l'obiettivo di ottenere una significativa riduzione dei costi di funzionamento degli enti invece che la riorganizzazione di un apparato eccessivamente frammentato e, soprattutto, diviso in enti autarchici incapaci di mettersi *in connessione* per offrire i propri servizi alla crescita e allo sviluppo del territorio. In ogni caso, non allontanandosi dall'idea di pensare alla riorganizzazione del governo locale sempre in termini di *Comuni* e *Province*, la cui vicenda istituzionale è giocata in modo indipendente gli uni dalle altre e, comunque, trascurando di prendere in considerazione, ad esempio, la nuova politica di coesione europea (2014-2020) che punta invece sulle *Città* come motore dello sviluppo e, quindi, richiede, sì, di rivedere ed allargare il processo aggregativo dei territori affinché raggiungano dimensioni adeguate all'esercizio efficiente delle funzioni e capacità all'altezza di partecipare alle dinamiche dello sviluppo³ ma anche e soprattutto invoca un nuovo modello di *governance* che segni un salto di qualità nel collegamento stabile tra Comuni e nuovi organismi *intermedi* facendoli passare da una struttura per enti separati ad un sistema per istituzioni integrate.

Tutto ciò, in Sicilia, significa che l'abolizione delle Province e la loro sostituzione con i liberi Consorzi comunali e le Città metropolitane è, deve essere, la fine di un ente creato con l'intento di sovraintendere alle attività comunali e diventato nel tempo istituzione di governo autoreferenziale ma di settori marginali e poco rilevanti della vita delle Comunità locali che, peraltro, per la gestione di tutte le altre attività la cui amministrazione i Comuni non sono in grado di esercitare per palese inadeguatezza organizzativa, fanno tradizionalmente ricorso ad organismi delle più svariate dimensioni sovra-comunali (ASI, ATO, IACP, Aziende, Società, Distretti, Parchi, etc.) ma sempre diversi dalle Province.

Dunque, lo scioglimento delle Province e la istituzione dei Consorzi comunali e delle Città metropolitane costituiscono



una 'rivoluzione' che per la prima volta tenta concretamente in una Regione importante del nostro Paese di costruire un modello di governo non più ancorato all'*autonomia* rivendicata dai singoli enti rappresentativi delle Comunità di base quanto piuttosto centrato sul *federalismo* adottato dai Comuni in attuazione del principio di sussidiarietà.⁴ Lo conferma tutto ciò la previsione, da parte della legge regionale siciliana 7/2013, dell'elezione degli organi di governo di queste ultime istituzioni con sistema indiretto di secondo grado. E, soprattutto, lo rendono indiscutibile le profonde innovazioni apportate allo storico istituto del Consorzio dalla legge statale 142/1990 di riforma dell'ordinamento locale che lo declina come il nuovo principio dell'agire dei pubblici poteri non più ancorato a manifestazioni autoritative unilaterali ma ad accordi consensuali tra soggetti diversi.

Cosa che significa che il ricorso al libero Consorzio comunale da parte del legislatore siciliano per introdurre un nuovo sistema di governo comunitario di base è dettato dalla consapevolezza che esso trova il suo specifico contenuto nell'indicazione di un inedito modello di comunicazione tra le istituzioni locali che rappresenta l'evoluzione della loro organizzazione verso un modo di essere integrativo che è qualitativamente diverso dall'agire unilaterale e soggettivo delle vecchie Province. Dunque, la istituzione dei liberi Consorzi e delle Città metropolitane rappresenta la introduzione non tanto di organismi associativi tra enti che restano separati e conflittuali quanto di organizzazioni di collaborazione e cooperazione che tendono sempre più ad integrarsi e ad agire in comune ma non trasformandosi in enti soggettivati e quindi in strutture di potere che infrangono la paritarietà delle istituzioni voluta dal nuovo art. 114 della Costituzione.

Insomma, la previsione dei liberi Consorzi e delle Città metropolitane non evoca la nascita di soggetti autonomi diversi dai Comuni ma l'approntamento di una struttura di collegamento tra questi ultimi che non separi ma tenga legata l'organizzazione di governo locale per fornire servizi più economici, efficienti ed adeguati alla soddisfazione dei biso-

gni delle Comunità di base.

Solo che proprio questa nuova fisionomia dei Comuni quali organizzazioni di un sistema integrato di *governance* locale pone il non più eludibile problema della loro riforma. Che certamente non è meno rilevante di quello delle Province e che, com'è noto, si trascina senza soluzione da tempi lontani che potrebbero farsi risalire all'unificazione del Paese.

Com'è facile intuire, il problema di fondo al quale ci si riferisce è quello della *cd polverizzazione* della stragrande maggioranza dei Comuni che, come Massimo Severo Giannini aveva sottolineato già nei lontani anni '60 del secolo scorso,⁵ non sono in grado di esercitare in modo adeguato nessuna delle funzioni essenziali loro assegnate dall'ordinamento attualmente vigente e quindi difficilmente possono considerarsi espressione di autentica autonomia comunitaria e di vera partecipazione democratica alle politiche di sviluppo del territorio. Circostanze, queste ultime, che portano altresì ad aggiungere che così il costo economico-finanziario dell'apparato burocratico istituzionale di questi enti assume dimensioni esorbitanti, tali che in tempi di *spending review* non è possibile sostenere.

Ora, senza star qui a fare troppi discorsi, ciò che bisogna aver chiaro è che almeno i 201, in Sicilia, ed i 5.719, nell'intero Paese, Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti e dimensione territoriale minimale devono dare vita a processi di aggregazione territoriale ed organizzativa tali da consentire di raggiungere grandezze ottimali per l'esercizio delle competenze fondamentali inerenti il *welfare* personale e familiare secondo principi di efficacia, efficienza, economicità e per la incisiva partecipazione ai processi di sviluppo delle *vaste aree* territoriali che connotano i liberi Consorzi e le Città metropolitane. Senza un'operazione di questo genere, difficile ma indispensabile, costituirà semplicemente una illusione credere che i Comuni con un esiguo numero di abitanti e un territorio limitato possano svolgere, poche o molte che siano, funzioni pubbliche ed offrire efficienti servizi sociali. Non solo. Ma, in un momento come questo, si dovrà

Nella pagina precedente.
Visioni in viaggio nelle diverse stagioni.

Strada e nuove infrastrutture
impianto eolico a Vicari).

altresì riconoscere che il Paese non tollera più una organizzazione della *governance* locale strutturata su Comuni territorialmente frammentati e quindi incapaci di svolgere un ruolo di indirizzo nei processi di sviluppo e di guida della ricostituzione del tessuto connettivo delle Comunità anche sotto il profilo storico-culturale.

In sostanza ed in poche parole, per i Comuni sotto i 5.000 abitanti *obbligatoriamente*, mentre per gli altri *facoltativamente*, si dovrà passare ad una loro agglomerazione dal risultato non inferiore ai 15.000/20.000 abitanti che darà vita ad un *nuovo* Comune di tipo non più *monocentrico* ma *poli-centrico* (la “Città diffusa” degli urbanisti), la cui natura giuridica non potrà essere quella di un ente chiuso in sé, secondo la vecchia logica municipalistica, ma dovrà corrispondere ad un nuovo sistema di organizzazione aperto alla collaborazione amministrativa e gestionale. Il che significa che non dovrà operarsi l'incorporazione di uno o più Comuni in un altro, magari il più grande, ma dovrà crearsi appunto un *nuovo* Comune, comprensivo di tutti quelli che vi partecipano, la cui identità sarà data dalla messa a *sistema* delle organizzazioni che costituivano i vecchi uffici comunali.

Solo così si potrà avere, oltre che una significativa ricomposizione del territorio sia in termini morfologici che dimensionali, una innovativa riqualificazione della sua *governance* secondo linee di efficienza e funzionalità sempre più insistentemente richiesti dai processi di sviluppo *glocale*.

Insomma, concludendo. È una nuova prospettiva della *governance* del territorio quella che si deve perseguire se si vuole pensare alla elaborazione di un paradigma urbano che tramite un ripensamento della campagna e della sua ruralità, possa dare nuovo significato agli insediamenti soprattutto dei centri minori aggregati, ad esempio, intorno ad una infrastruttura stradale come la Palermo-Agrigento che costituisce una fascia di territorio siciliano geograficamente e storicamente ben identificabile come *corridoio* d'ingresso di due continenti (l'Europa e l'Africa) e quindi capace di definire e guidare nuove strategie di sviluppo.⁶



¹ Cfr R. D'Amico e G.S. Martorana, *Carta dello sviluppo locale*, Catania, Università, 2013, 14.

² R. D'Amico e G.S. Martorana, *op. e loc. citt.*

³ Vd. S. Fattore e L. Gallo, *Dall'unione alla federazione dei Comuni: il caso (di successo) del Camposampierese* in “Amministrazione”, 2013, n. 2, 337.

⁴ A. Piraino, *Dall'autonomia al federalismo. L'istituzione in Sicilia*

dei liberi Consorzi comunali e delle Città metropolitane in “Federalismi.it”, 2013, n. 13.

⁵ M.S. Giannini, *I Comuni in ID.* (a cura di), *L'ordinamento comunale e provinciale. I Comuni*, Vicenza, Neri Pozza Editore, 1967.

⁶ A. Margagliotta, *Architettura dell'insediamento e sistema infrastrutturale* in “FAMagazine”, a. IV, n. 23, Luglio-Agosto 2013, pp.48-55.

R. Torre / **The Sicilian landscape: when Marilyn meets Pluto**

An ideal journey in the Sicilian landscape may depart from The Cretto by Alberto Burri in Gibellina. The landscape is embraced by a point of view which allows the hidden beauty to be entirely observed or just perceived through spatial and temporal lacerations. This is a journey carried out within fragments where memory manifests itself through metaphysical fissures thus becoming itself a laceration. Through a poetic narration which is pervaded by recollections and visions, some features of the Sicilian landscape and the mystery of this mythological land are thus defined; a land characterized by dual and opposed forces which destroy themselves in a dangerous game where thesis and antithesis never reach the synthesis; even Hegel himself could not have successfully intervened since the two poles of his thought would have inevitably faced the sad destiny of never being able to recreate the third pattern of reconciliation which contain and overcome both terms of duality .

P. Nicita / **The landscape roads**

A contemporary itinerary is dedicated to Sicily where the Palermo-Agrigento road gives the opportunity to focus on the meaning of sign and narration, thus leading to new interpretations. As a matter of fact, many different paths run within the landscape which we are now going to briefly mention and suggest: tracks barely beaten and outlined, fragments of state roads and highways soon to become, stretching between land and concrete, surrounded by this pulsing grey-green alternation where the road never represents a mere consumption of soil or a simple glance thrown on the landscape. Sometimes, the road could also be a perspective space, thus simultaneously being the image and project of reality. It is particularly with contemporary art that artists find in the island of Sicily, its landscapes and its contradictions a fruitful occasion for inspiration. Through the works of art of a few artists - Alberto Burri, Pietro Consagra, Carla Accardi, Marina Abramovic, Giovanni Anselmo, Richard Long, Joseph Beuy - the signs are drawn for a different and possible representation of a place whose landscape is destined to portray history.

A. Piraino / **A new governance for territorial development**

The evident inadequacy of financial interventions to contain the economic crisis spreading across Europe has brought to our at-

tention the undeniable role of real economy in re-launching territorial development processes, certainly without addressing a *global* dimension but focusing instead on a local approach linking the development process to a *bottom up* movement.

According to such new territorial *vision* which also involves territorial development dynamics, the related *governance* model can no longer be the one referring to the Communal Age and its *autonomous* dimension, but the model connected with the more modern *federal* orientation should be applied instead. This is clearly evident in Sicily where the implementation of Free Municipal Consortia as well as Metropolitan Cities represents a sort of *revolution* which for the first time is trying to implement a proper institutional *network* system.

As a result, such new perspective of a local *governance* integrated structure draws attention to the issue of Municipalities Reform which can no longer be avoided: indeed, Municipalities need to convert from monocentric institutions into *polycentric* organizations able to reconstruct the morphological and dimensional aspects of territory as well as reorganise their *governance* according to efficiency and functionality principles.

In venti anni della assenza del mio paese natale Bolognetta Sicilia Italia io sentivo nostalgia di rivederla... Al mio arrivo a Palermo ho trovato mio fratello Salvatore con i suoi figli e spose... Caricate le valigie ci siamo inviate tutti per il nostro paese nativo Bolognetta, dove io sono cominciato la mia vita dalla nascita fino a 38 anni della mia età. Durante il viaggio da Palermo a Bolognetta vedevo tutto cambiato. Dove prima eravano giardini di arance e limoni adesso vi erano cespugli ed imparte abbandonate, dove eravano campagne crude e roze adesso vi erano casini, fabbricate con villini di fiore e pergole di uva. Mi sembrava tutto strano. Siamo arrivati a Bolognetta. La casa nostra dove io sono nato non più la riconoscevo. Ho trovato per il paese tutto cambiato, più moderno e bello: dei bei palazini, le strade ben fatte, la fonte dell'acqua. Veramente tutto il paese bellissimo, è stato messo come paese turista, figurate.

Tommaso Bordonaro, *La spartenza* (1988)



Strada e campagna dalla Rocca di Vicari

LA RICERCA NEL PROGETTO

Il progetto resta sempre lo strumento privilegiato per indagare il ruolo dell'architettura e la sua responsabilità etica e sociale nei riguardi del territorio e dei suoi abitanti; assunto come mezzo di conoscenza e di interpretazione consente di riflettere sulla necessità e sul senso del fare, cioè sul ruolo e sulle modalità di intervento nei paesaggi della contemporaneità; come strumento operativo costruisce luoghi e dà forma ai bisogni dell'uomo e del territorio.

In questa occasione, partendo dalla lettura del sistema e di molteplici configurazioni ambientali, dall'analisi di particolari ambiti e dall'interpretazione di alcuni fattori, il progetto intende re-interpretare i luoghi e conferire ad essi qualità e significato, definendo relazioni che corrispondano alle necessità e alle istanze della modernità che, nello specifico, possono contribuire alla valorizzazione e alla ripresa della campagna, con le sue potenzialità culturali ed i suoi ordinamenti produttivi.

Attraverso il progetto, dunque, si delinea una strategia di sviluppo (oggi più che mai necessaria per la crisi che coinvolge i territori marginali nei confronti dei quali è indispensabile elaborare nuovi modelli di crescita), ri-fondata sulla riorganizzazione della campagna e sulle relazioni con l'ambiente, attraverso un'ipotesi, cioè, eco-compatibile. Questa intenzione, però, non muove più dalle sole questioni economiche e sociali o urbanistico-territoriali ma si avvia attraverso una ri-comprensione di tipo spaziale che solo il progetto di architettura è in grado di concepire ed attuare.

L'intento (suggestivo e ambizioso) diventa, allora, quello di ripensare il territorio come un sistema che re-interpreta se stesso e, come scrive lo stesso Samonà, «coinvolge con l'agricoltura le attività connesse industriali e commerciali, il cui complesso aggiunge nuovi modi vitali a questo tipo di città in estensione».

All'interno di una regia complessiva che offre una visione generale, che assume i cambiamenti in atto e si definisce attorno

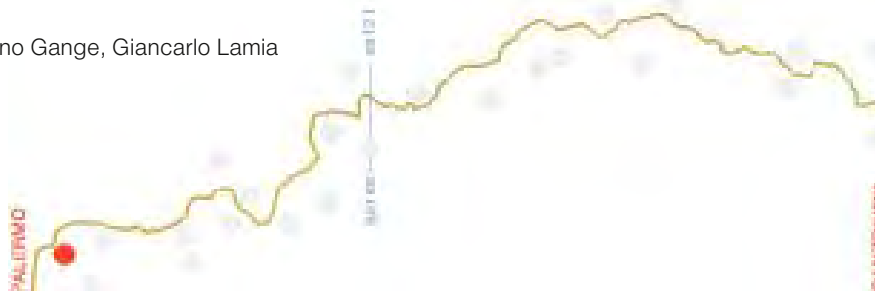
a questioni prioritarie (il ruolo della campagna, i rapporti che le città innescano con il loro intorno, la presenza delle grandi infrastrutture) i progetti promuovono un'azione di rivitalizzazione dei centri urbani e delle campagne circostanti, ripensando ai temi della ruralità e dell'agricoltura, delle risorse naturali e paesaggistiche, di quelle economiche e produttive disseminate lungo l'intero ambito di studio. Sotto questa luce i progetti diventano occasione per dare senso alla nuova urbanità diffusa, per definire brani di città, per legare le infrastrutture al paesaggio, per offrire ad un vasto e ricco bacino di utenza non solo prodotti di una riscoperta filiera produttiva locale, ma anche servizi collettivi a scala sovracomunale, luoghi per la cultura, spazi per le attività turistiche, spazi per il sostegno sociale del territorio, strutture atte a supportare un rinnovato uso agricolo della vasta campagna.

Per il progetto di alcuni nodi emblematici, sono stati coinvolti docenti di Università italiane e straniere, al fine di mettere a confronto sensibilità, approcci, metodologie differenti, assumendo come ricchezza irrinunciabile i differenti punti di vista, da cui emerge la volontà di connettere le variabili in gioco cercando di delineare le questioni identitarie, di esplicitare le esigenze di completamento delle realtà urbane che interferiscono con l'infrastruttura stradale da Palermo ad Agrigento, di attribuire soprattutto valore alla campagna, tema privilegiato per lo sviluppo economico del territorio e per ogni possibile trasformazione del paesaggio.

Le singole soluzioni e i ragionamenti svolti sui nodi diventano, poi, esemplificativi per una procedura di carattere generale, dentro l'esteso paesaggio della campagna siciliana, intesa come sistema da riabilitare rispetto alle distorsioni e agli usi impropri, alle espansioni edilizie che hanno contrassegnato la formazione della città diffusa, alle potenzialità inespresse o dimenticate.

VILLABATE LA PORTA DI PALERMO

Bruno Messina, *Università di Catania, Scuola di Architettura di Siracusa*
con Fabrizio Foti, Francesco Cacciatore
collaboratori: Alessandra Candarella, Sebastiano Gange, Giancarlo Lamia



L'intricato nodo infrastrutturale viario di Villabate si caratterizza per un'interessante condizione di dualità di scala: alla scala urbana, lo svincolo-rotatoria di ingresso a Villabate, dalla S.S.121 e dalla S.P.76, rappresenta la porta di accesso alla città; alla scala territoriale, il sistema costituito dallo svincolo tra A19 e S.S.121 segna l'accesso al territorio metropolitano di Palermo.

Gli ispidi profili delle Madonie - a sud - e l'orizzonte del Tirreno - a nord - sono gli scenari su cui si misura questa eroica e espressiva geografia. Il degrado del paesaggio costruito del margine urbano di Villabate, reso caotico dall'eterogeneità del tessuto edilizio e da una costellazione di superfetazioni, determina una condizione di forte disorientamento.

Il progetto, pertanto, prevede: 1) la semplificazione del paesaggio urbano attraverso l'impiego di un unico materiale vegetale (quinte uniformi e compatte di sempreverdi) che ridefinisce un sistema unitario di margini, profili e orizzonti dell'area dell'accesso alla città di Villabate; 2) l'introduzione di nuovi elementi primari del progetto urbano: un nuovo complesso del mercato ortofrutticolo, in sostituzione di quello esistente e la nuova torre-silos polifunzionale, che si sostituisce alla fabbrica del mulino. Il primo elemento, orizzontale, definisce il nuovo fondale dell'accesso alla città dalla S.S.121, configurandosi come porta di accesso al centro urbano di Villabate. Il secondo, verticale, corrisponde alla torre-silos dell'ex mulino: un landmark, riferimento territoriale che connota l'accesso alla città di Palermo, per chi proviene dalla S.S.121 e dall'A19; 3) l'introduzione di due nuovi dispositivi di connessione urbana: il primo elemento, orizzontale, è una pergola che ristabilisce una relazione tra insediamenti di edilizia residenziale pubblica e la nuova centralità urbana di progetto e articola un nuovo riferimento per il completamento del tessuto urbano e edilizio esistente; il secondo, verticale, è una torre ascensore che connette gli insediamenti a valle con il promontorio di Figurella, liberato dalle incongrue costruzioni fuori scala di ville private, restituendo un giardino belvedere alla collettività.



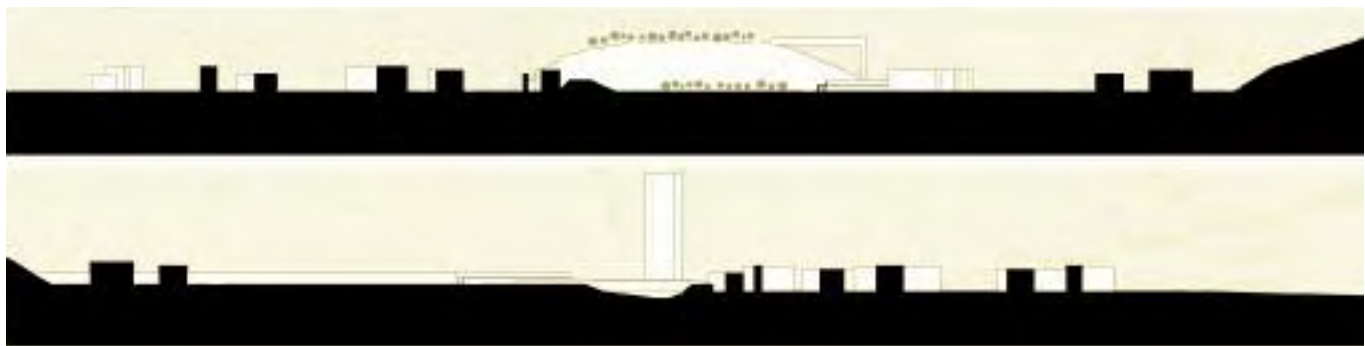


Schizzi di studio preliminari.

Vista del progetto dalla strada di arrivo con nuovi interventi di riconfigurazione degli edifici del mercato e del mulino.







BOLOGNETTA LE INFRASTRUTTURE COME STRUTTURE URBANE E TERRITORIALI

Serena Maffioletti e Roberto Sordina, *Università IUAV di Venezia*

collaboratori: Federica Alberti, Francesco Paolo Testagrossa



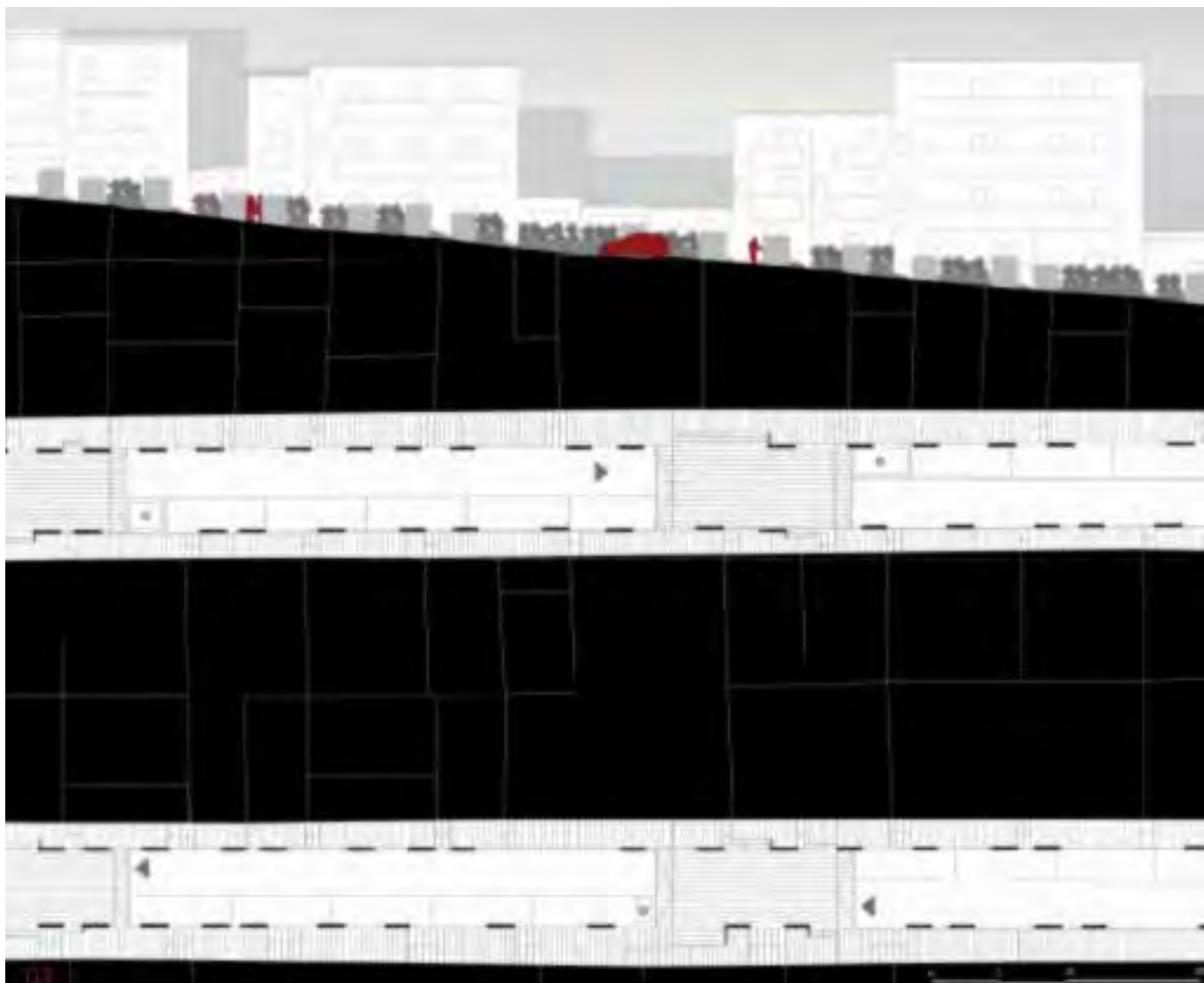
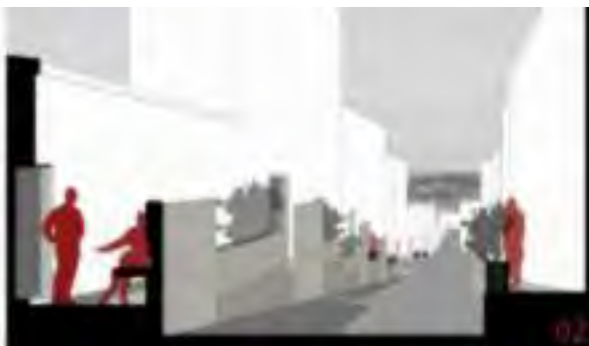
Proporre come campo di riflessione di un intervento infrastrutturale una città, per quanto piccola, comporta di ricollocare il disegno stradale entro una proposta relativa all'intera struttura urbana e territoriale, riorganizzandone la gerarchia e le relazioni: solo così un intervento infrastrutturale sviluppa le potenzialità intrinseche, superando quella dimensione di abbellimento e minima dotazione di servizi per la mobilità con cui di solito è interpretato.

È al fine di valorizzare i caratteri strutturali e morfologici delle parti urbane, di introdurre aggiornate centralità, di sviluppare la dimensione paesaggistica della struttura insediativa, di potenziarne le relazioni territoriali che il progetto interviene. L'impianto seicentesco è considerato una parte urbana finita benché incompiuta, la cui morfologia è largamente identificata dalla bella e costante sezione stradale, valorizzata attraverso la sua conservazione, cioè il ripristino delle antiche salite laterali gradonate: il loro carattere, intermedio tra una sequenza di piccoli gradini semiprivati e un sistema di scalinate pubbliche, viene conservato, ricomponendo le gradinate e implementandone il disegno con fioriere, sedili...

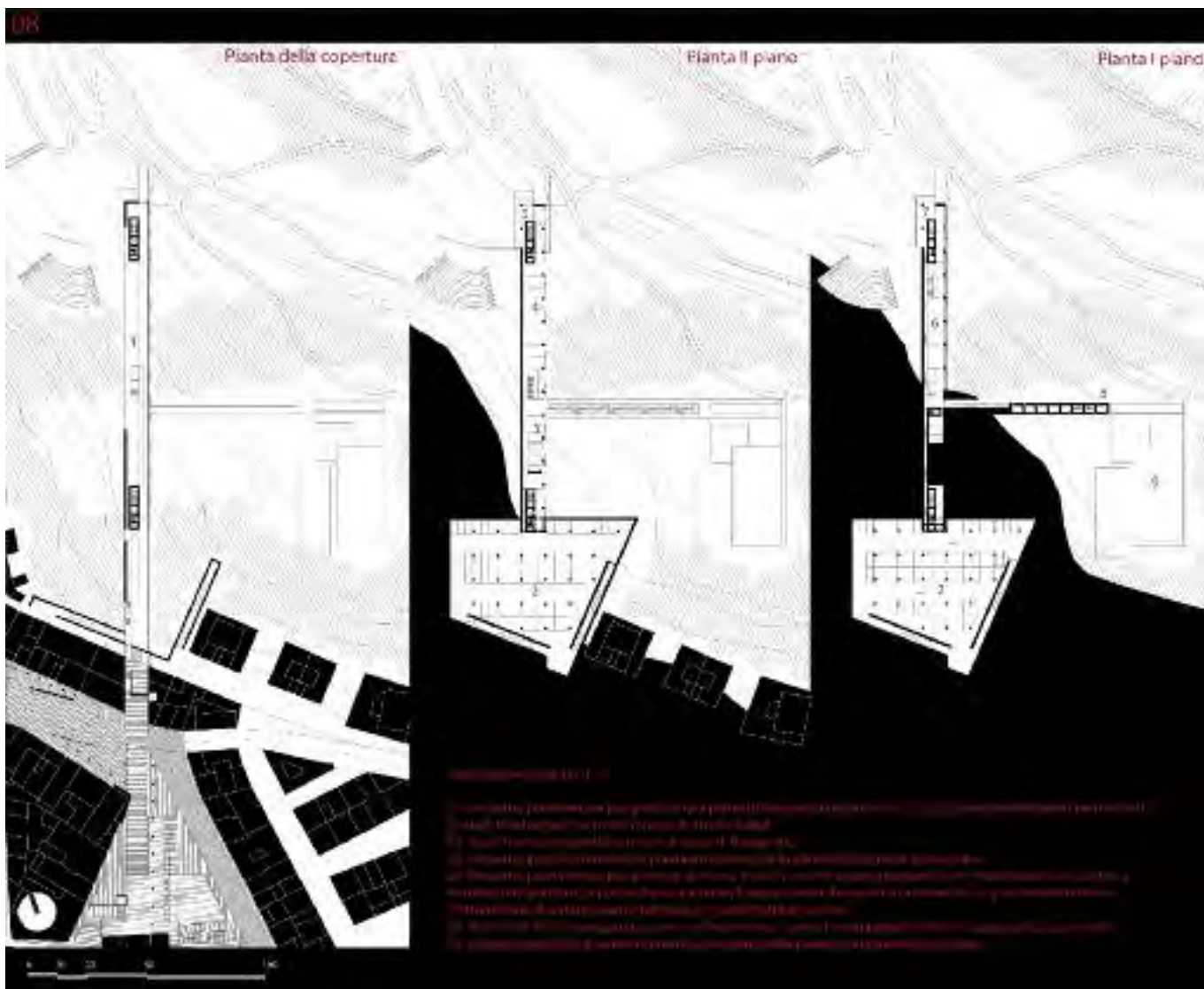
Poiché sull'attraversamento della S.P. 77 gravitano la cittadina e le sue relazioni territoriali, si propone di attrezzare quest'infrastruttura come il viale di Bolognetta. Tuttavia il viale non può sviluppare tutte le potenzialità tipiche di questo fondativo elemento urbano a causa della sezione, dei manufatti che lo delimitano, della lontananza sia da alcune funzioni e luoghi centrali, sia dall'affaccio sul paesaggio. Per questo il nuovo viale incrocia un sistema di figure/spazi civici, che connettono la chiesa alla valle sottostante in una passeggiata/molo pubblico, nel quale sono poste le funzioni sociali e culturali, gli accessi al parco e alle nuove piscine. Questi due percorsi formano una *crociera* di centralità, che integra le preesistenze in nuove relazioni territoriali e paesaggistiche.











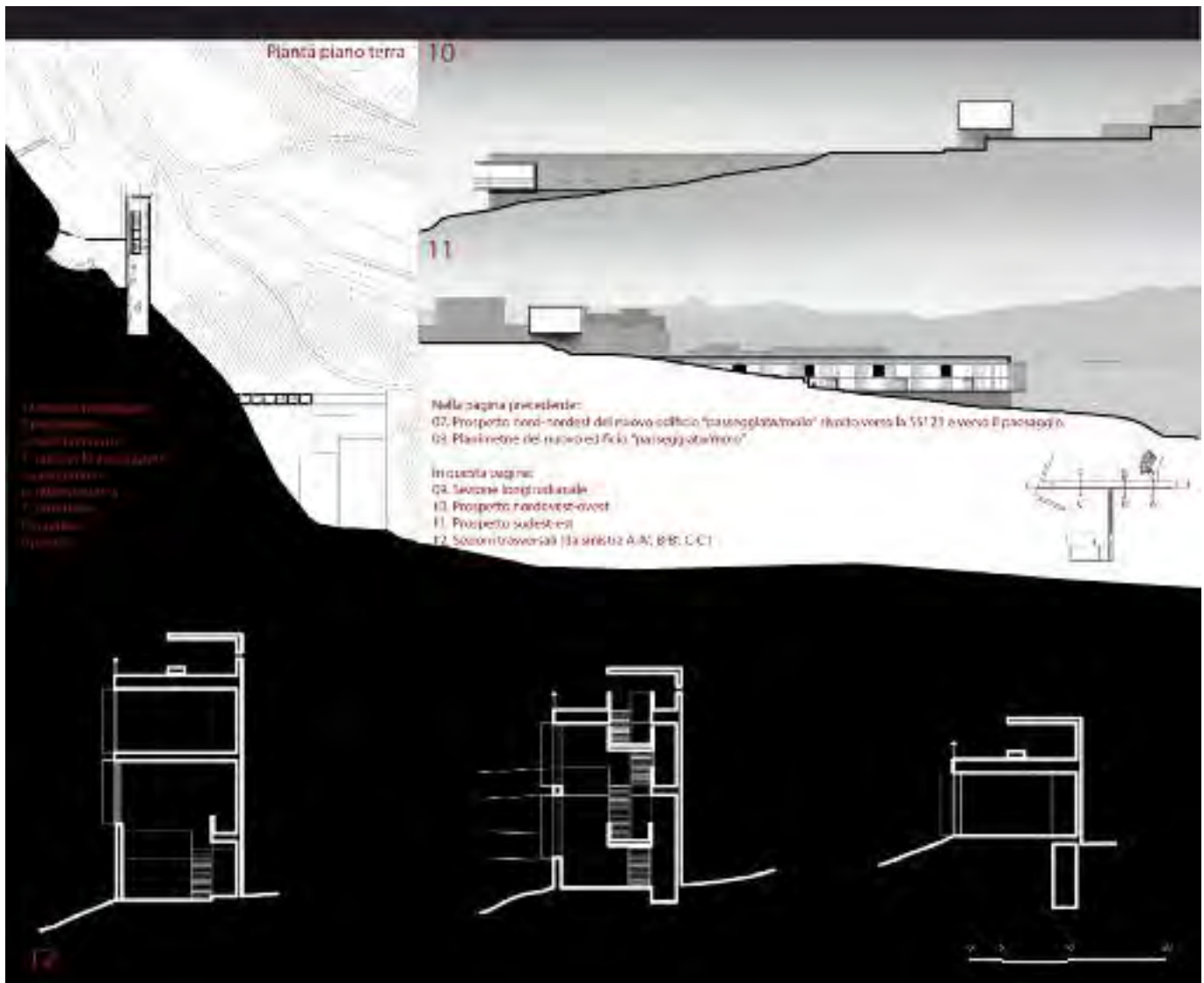
Pianta della copertura

Pianta II piano

Pianta I piano

DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede la costruzione di un edificio a tre piani, con una superficie totale di circa 10.000 mq. L'edificio è situato in un'area di nuova urbanizzazione, con un terreno di proprietà del Comune. Il progetto è stato elaborato in collaborazione con l'Architetto e l'Ingegnere. Il progetto prevede la costruzione di un edificio a tre piani, con una superficie totale di circa 10.000 mq. L'edificio è situato in un'area di nuova urbanizzazione, con un terreno di proprietà del Comune. Il progetto è stato elaborato in collaborazione con l'Architetto e l'Ingegnere.



VILLAFRATI VALORIZZAZIONE DEL SISTEMA DI INGRESSO E ATTRAVERSAMENTO

Vito Cappiello, *Università Federico II di Napoli*

Collaboratori Stefania Brancaccio, Rosa Nave, Antonino Davide Siragusa, Pierluigi Turco

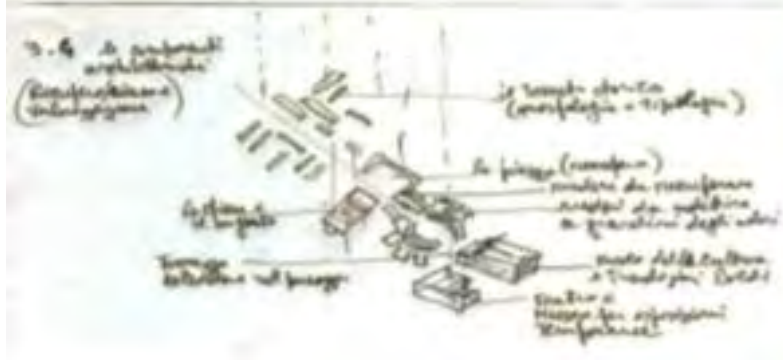
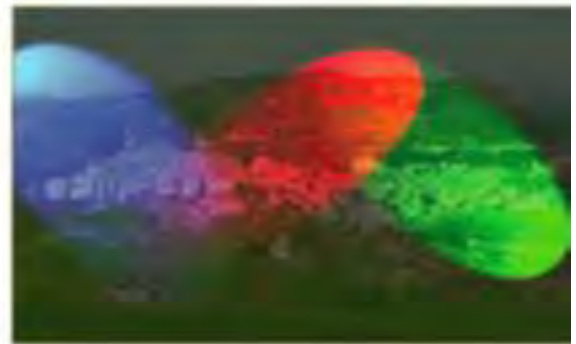


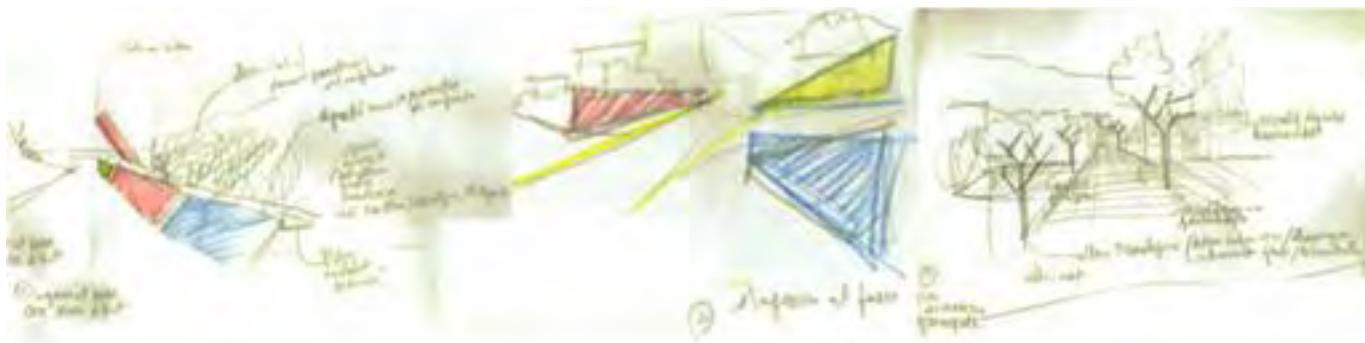
L'attraversamento Palermo-Agrigento lascia scorgere interessanti paesaggi che non valorizza. Il progetto propone un insieme di sistemi segnaletici, fisici, telematici e alcune trasformazioni sostenibili del paesaggio che spingano alla curiosa penetrazione verso i territori. Date le interessanti preesistenze (Castello e Borgo di Cefalà Diana, Terme arabe, R.N.O. Bagni di Cefalà Diana e Chiarastella), oltre al centro di Villafrati e al suo territorio, il progetto riguarda l'intero sistema: 1) l'ingresso all'area è caratterizzato da due *totem telematici* (uno per ogni direzione di marcia) che, oltre a costituire un segnale visivo forte, trasmettono informazioni multimediali, anche attraverso il sistema radio dell'auto; 2) i *totem colorati* spingono il passeggero a fermarsi in una piazzola dello stesso colore, da cui è possibile ascoltare o vedere su tablet o smartphone le informazioni trasmesse e individuare, attraverso il meccanismo della *realtà aumentata*, i poli territoriali cui si può accedere con brevi tragitti; 3) dalla piazzola-belvedere è visibile il *giardino labirinto QR-code*, inquadrando il quale si ottengono filmati sulle attrattive culturali, architettoniche, gastronomiche, di svago; 4) al visitatore che si incammini verso Villafrati, al di sotto del ponte, si propongono *muri colorati* (quasi opere di *land art*) che segnano l'ingresso al paese; 5) il contesto paesaggistico è rafforzato dalla reintroduzione di essenze arboree locali (agrumi, viti, olivi) disposte con geometria ordinata, trasversale alla strada, rafforzata ritmicamente da filari di pioppi ed eucalipti, alcuni dei quali diventano percorsi ciclo-pedonali che, attraversando i *giardini QR code*; 6) il sistema dei muri colorati accompagna il visitatore verso il principale percorso di attraversamento di Villafrati, riqualificato dal disegno unitario delle pavimentazioni, dall'introduzione di un sistema illuminotecnico, di gestione automatica dell'accensione, di telecontrollo, di colorazione variabile, fotovoltaico; 7) si giunge quindi al Palazzo del Principe Filangeri, per il quale il progetto rafforza le funzioni già presenti, assumendo il ruolo di polo culturale, di belvedere, di punto di partenza per le ulteriori escursioni sul territorio.



nella pagina precedente
Schizzi planimetrici
dell'intervento.

in questa pagina
a destra
Schizzo dell'accesso a Villafrati
dalla statale
in basso
Esploso assonometrico con i
layer dell'intervento.
Effetti illuminotecnici.







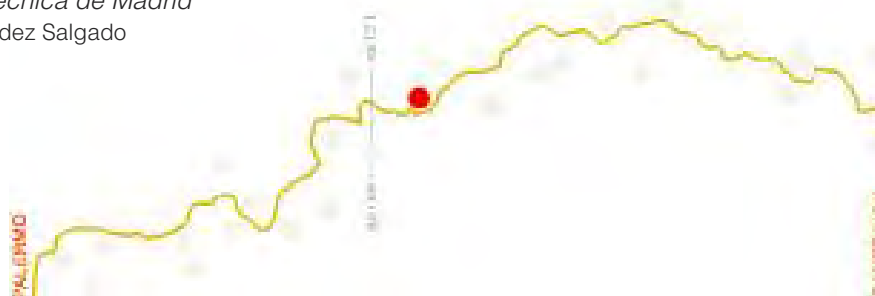
nella pagina precedente
in alto: schizzi di progetto
al centro: totem telematici e giardino QR code
in basso: muri land d'art di accesso al paese.

in questa pagina
in alto:reimpinato essenze locali
secondo geometrie ordinatrici
in basso: rendere dei principali temi dell'intervento.



LERCARA FRIDDI MY (GREEN) WAY

Graziella Trovato Moya, *Universidad Politecnica de Madrid*
collaboratori: Victor Muñoz Sanz, Carlos Fernandez Salgado



Situata in posizione equidistante tra la costa tirrenica e il canale di Sicilia, Lercara è il cuore di un *paesaggio culturale* composto da frammenti, paesaggistici e culturali, non strutturati.

NET MY (GREEN) WAY - da Lercara emigrò il nonno di Frank Sinatra - è la nostra proposta per la strada Palermo-Agrigento: una rete verde intelligente e partecipativa che trasformi la città di Lercara in un grande *parco centrale* stratificato in paesaggi, usi e attività variabili nel tempo e collegati al sistema di riserve naturali presenti nel territorio.

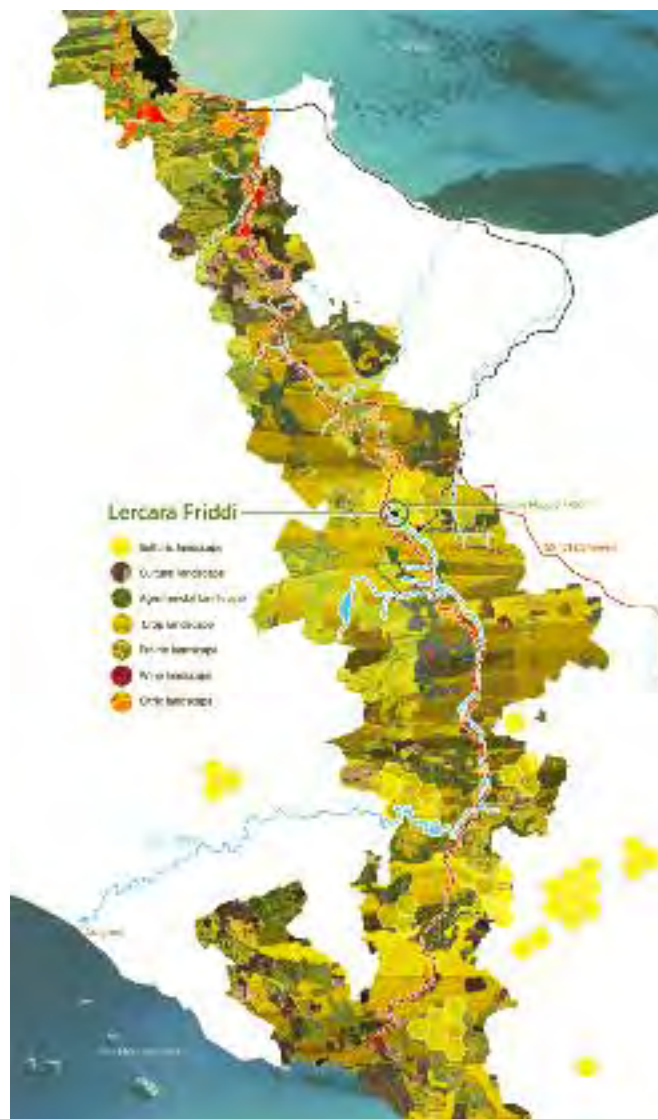
Concepito come un *Green Belt*, il parco dovrà essere strutturato in connessione con il tessuto urbano e agrario esistente, potenziando gli assi viari e, in particolare, l'asse valle-monte come una *high street* con offerta legata ai palazzi storici, al commercio e alle attività tradizionali locali. In cima al colle Croce, il deposito d'acqua esistente può diventare un *Centro d'Interpretazione* del parco con visibilità nel territorio.

Il *Green Belt* avrà anche la funzione di:
contenere lo Sprawl;

promuovere una gestione sostenibile dell'acqua;
stimolare attività intergenerazionali variabili nel tempo, ludiche, turistiche e culturali (tradizioni locali, letteratura legata alla storia dei luoghi, alle miniere, all'emigrazione);

collegare tra loro i frammenti di mosaici culturali esistenti: il Parco Archeologico del Colle Madore (catalizzatore urbano per una parte di tessuto attualmente periferico), il Parco delle Miniere delle Zolfo con attività ludiche e culturali, il Parco Agrario con attività produttive locali in reti eno-gastronomiche, didattiche e di condivisione di orti urbani.

Il successo della proposta dipenderà dalle scelte formali (che potrebbero ispirarsi alle geometrie cristallografiche aggregative dello zolfo che costituisce un elemento identitario della zona) e soprattutto dalla gestione partecipata delle fasi di progettazione, realizzazione e manutenzione nel tempo, implicando, anche con l'uso di piattaforme digitali, gli agenti pubblici e privati presenti nel territorio.



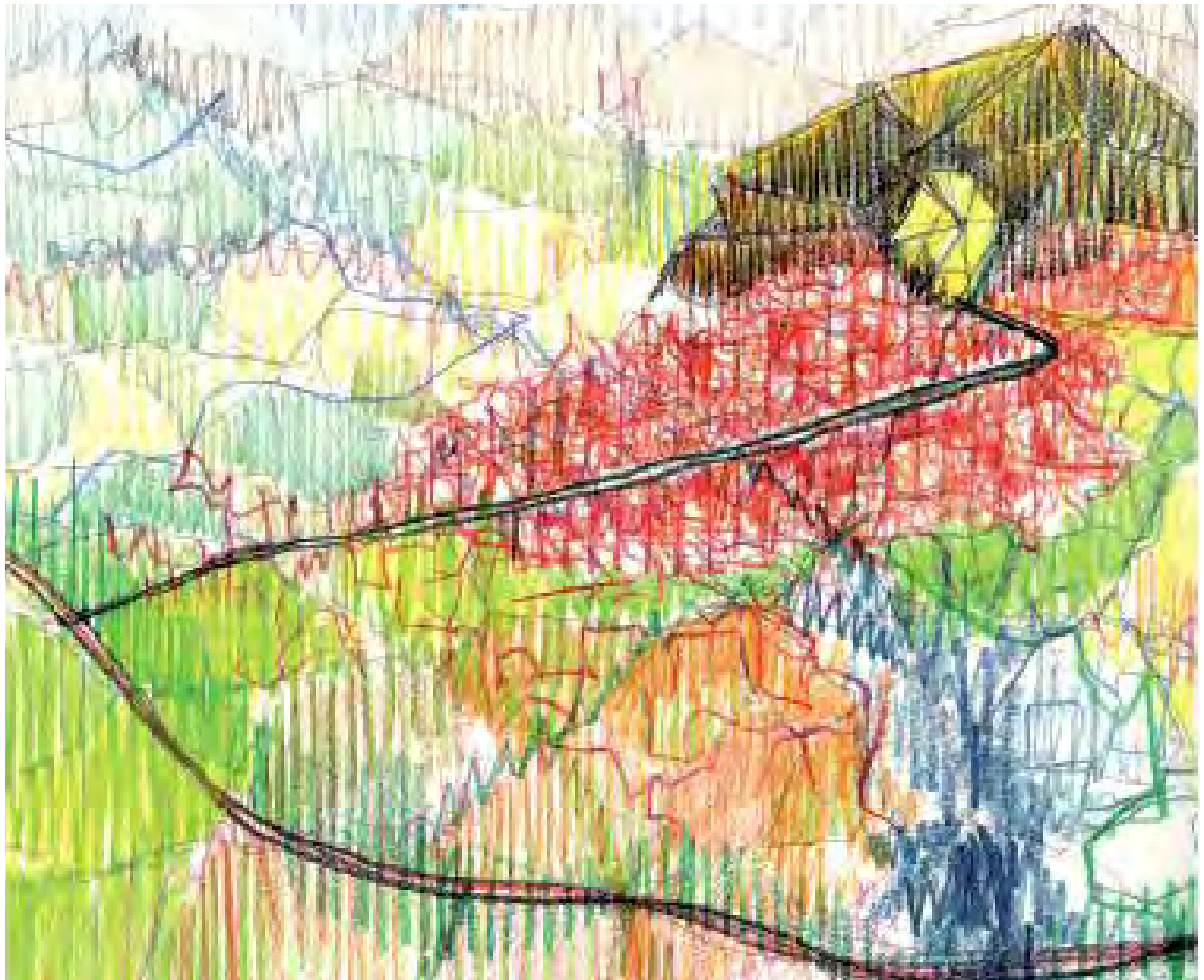


1. Centralità infrastrutturale.
2. Centralità pasagistica.
3. Orografia e iconografia.

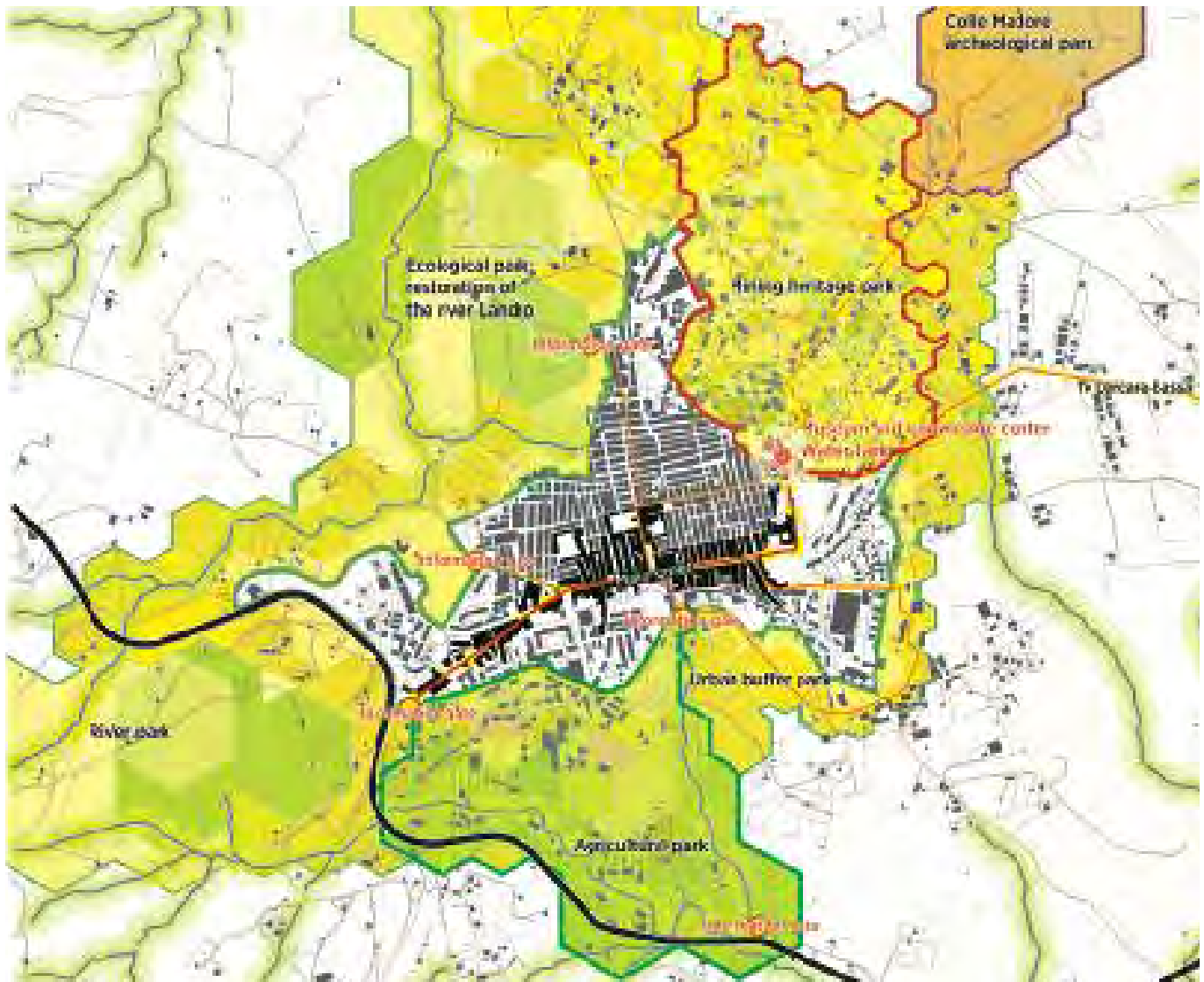


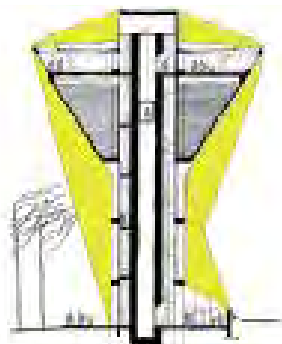


1. Centralità infrastrutturale.
2. Green Belt.
3. Tessuto.

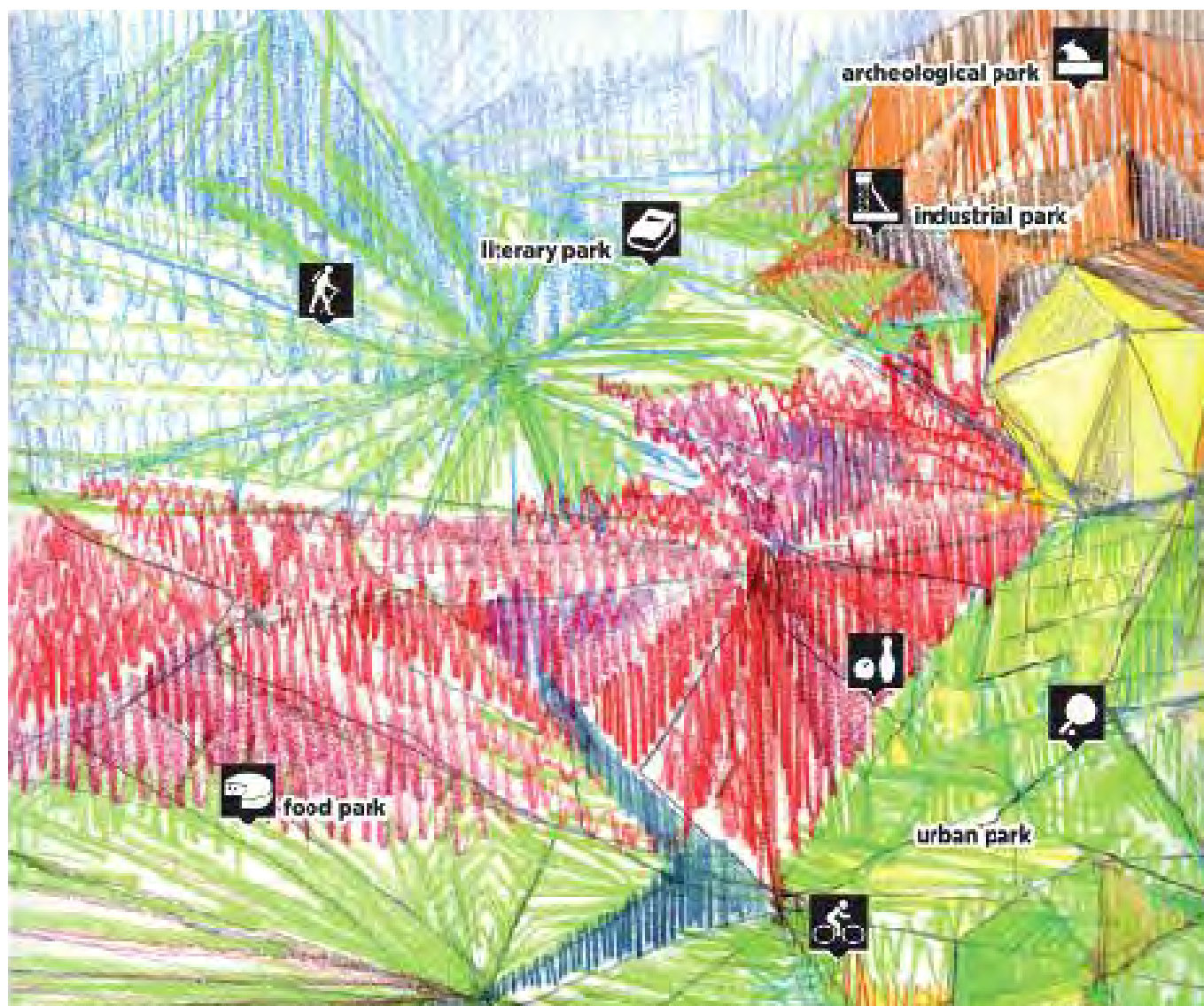


1. Gates.
2. Net Palazzi.
3. Main street.



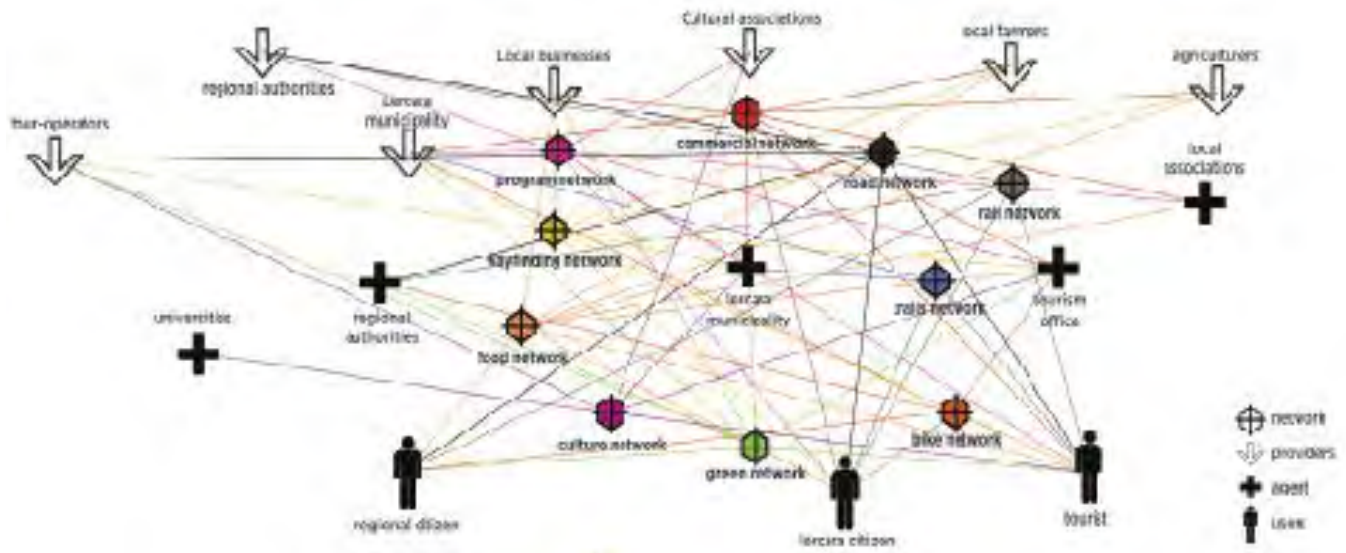


Aranda / Lasch and Matthew L. Scullin, *Rules of six* (2007).
Strand Associates, *Water tower*.
Zolfo.





Sketch.
W. Christaller, *Das System der Zentralen Orte*.



CAMMARATA GEMINI WALK IN PROGRESS

Cesarina Siddi, *Università degli Studi di Cagliari*

collaboratori: Francesca Delunas, Silvana Carbone, Francesco Scrudato



La filosofia del progetto si spiega con estrema efficacia attraverso i concetti chiave del testo di Francesco Careri *Walkscapes. Camminare come pratica estetica* (2006).

Il camminare è la prima pratica di costruzione di un paesaggio. Il camminare come forma simbolica che ha permesso all'uomo di abitare il mondo. Il percorso è la prima azione estetica che ha penetrato i territori del caos costruendovi un nuovo ordine sul quale si è sviluppata l'architettura degli oggetti.

Il PERCORSO come:

atto dell'attraversamento [*azione del camminare*];

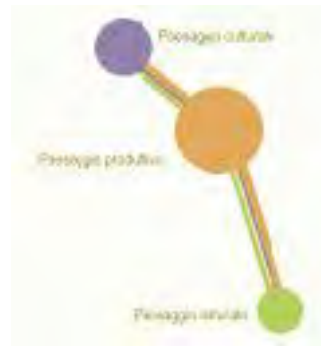
linea che attraversa lo spazio [*oggetto architettonico*];

racconto dello spazio attraversato [*Struttura narrativa*].

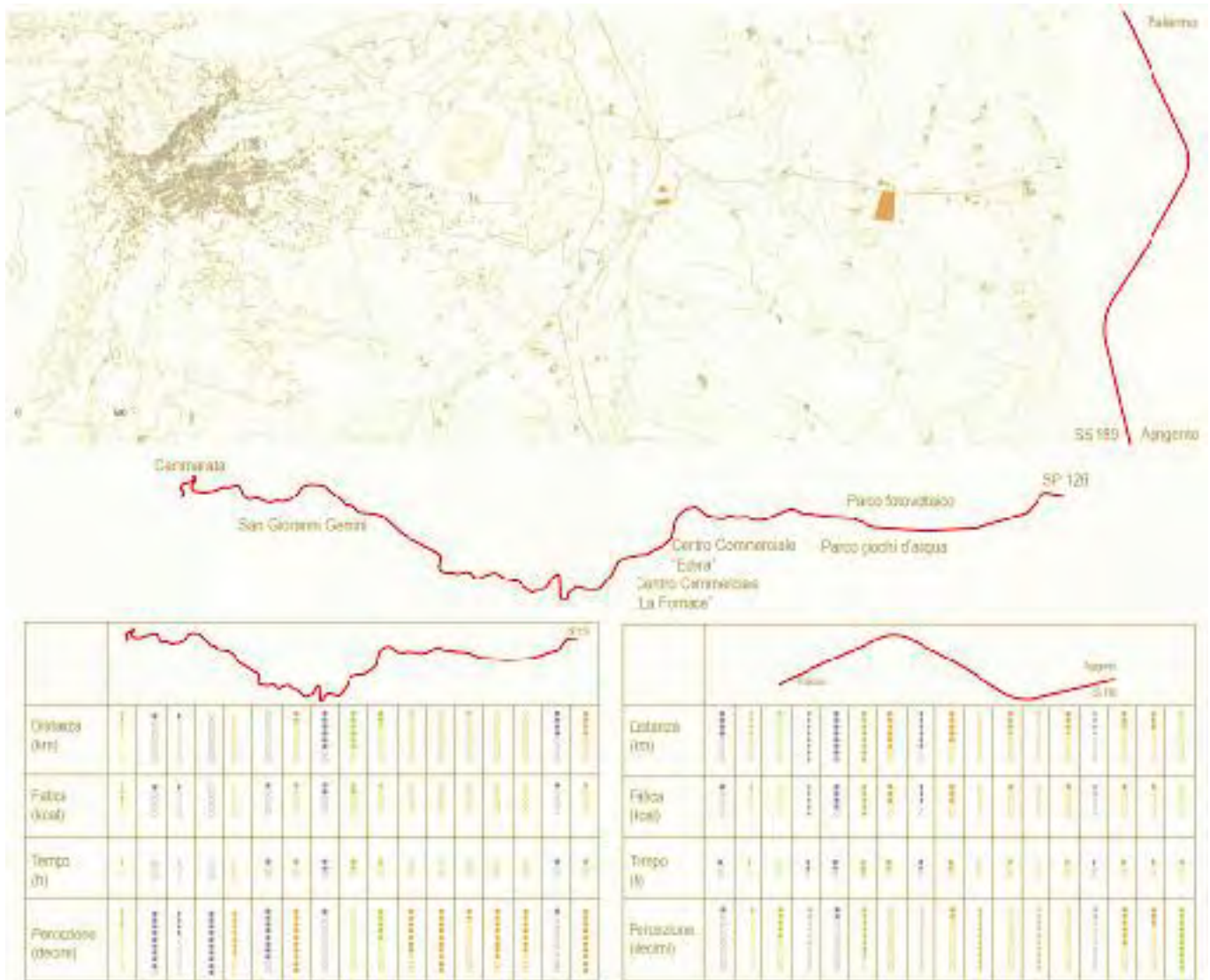
È il percorso, quindi, il concetto attraverso il quale si è costruito il processo d'interpretazione del ricco e complesso paesaggio di Cammarata e San Giovanni Gemini, con un approccio multi-scalare (dal territorio all'oggetto), che ne esplicitasse le relazioni articolate tra insediamento e infrastrutture, tra paesaggio naturale e produttivo, ossia ne evidenziasse le eccellenze come paesaggio culturale: «Un paesaggio, essendo un oggetto estetico, non è mai naturale, ma sempre culturale» (A. Roger, *Paysage et Environnement: pour une théorie de la dissociation*, 1994).

WALK IN PROGRESS è un progetto a valenza architettonica e programmatica, che cerca di dare nuova evidenza alle molteplici occasioni di relazione tra i diversi elementi di eccellenza, attraverso una proposta a elevato contenuto d'immediata fattibilità: un'attenta interpretazione morfologica ha permesso di costruire, con pochi segni, nuovi equilibri formali e di senso tra tutti gli elementi presenti. Attraverso il concetto operativo di rete, *Walk in progress* si struttura sull'organizzazione di una fruibilità alternativa e articolata del territorio che crei occasioni di (ri)scoperta del patrimonio culturale e naturale, la rivitalizzazione delle attività produttive esistenti e opportunità per l'introduzione di nuove che permettano di prefigurare *economie* competitive fondate sul paesaggio.

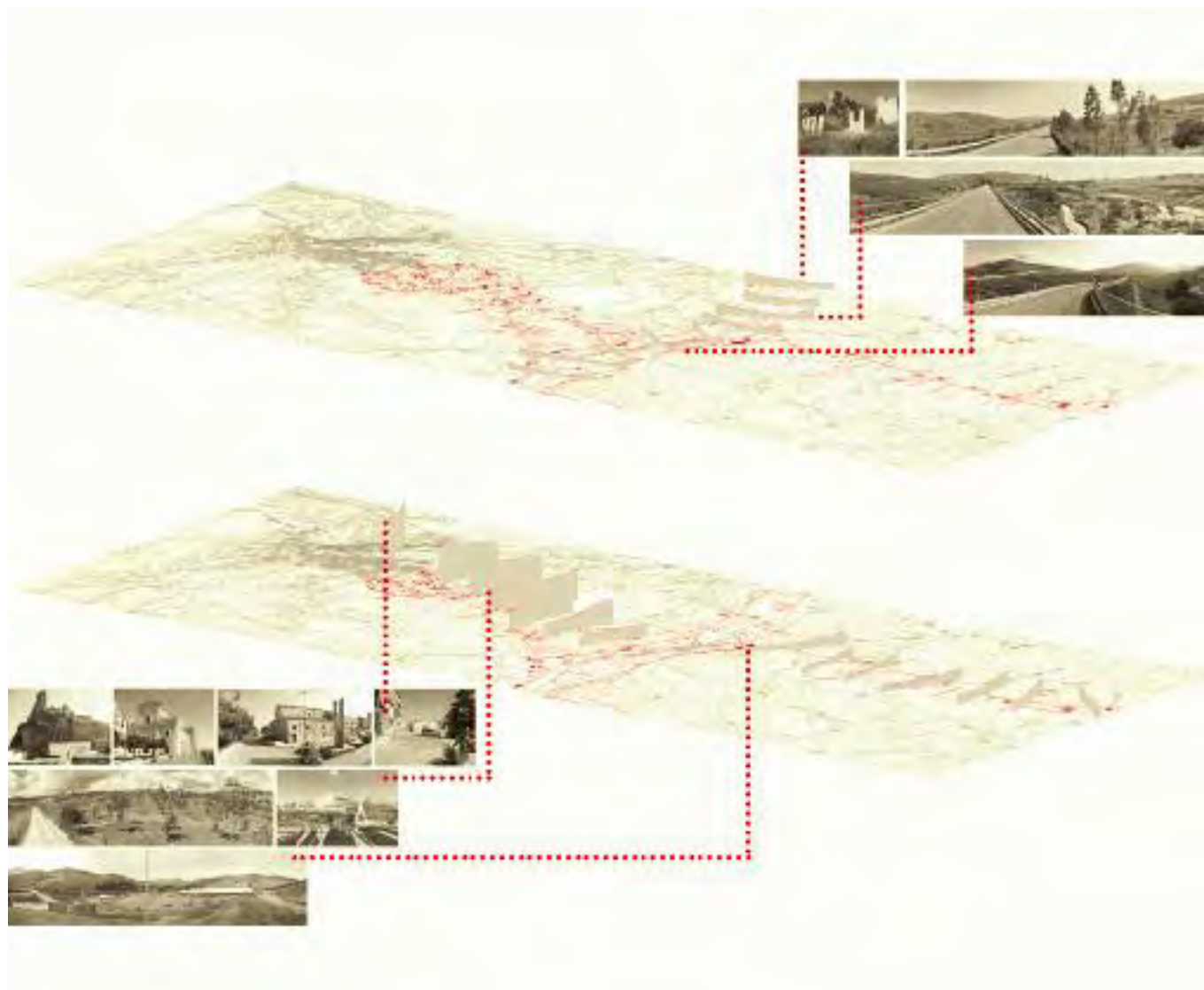




I diversi elementi di eccellenza sono rapportati agli assi infrastrutturali principali attraverso una rappresentazione matriciale che ne evidenzia con immediatezza alcuni dati fondamentali per il progetto.



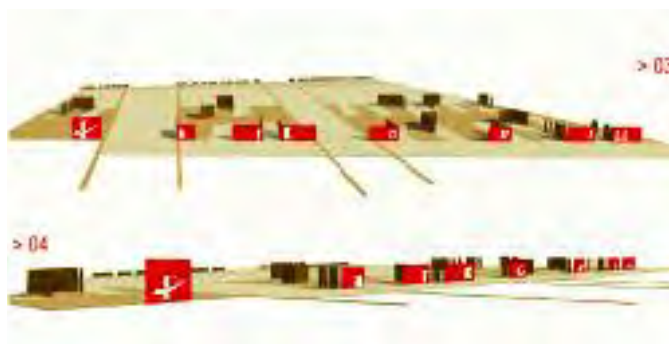
L'interpretazione morfologica a scala territoriale ha permesso di esplicitare con estrema chiarezza i caratteri e i rapporti tra elementi insediativi, le forme naturali, le trame produttive e infrastrutturali: la composizione trova le sue ragioni su questo palinsesto, senza gesti auto-referenziati... Il paesaggio si offre al progetto e *attende* che questo lo metta in luce...
Masterplan.





In forma programmatica e diagrammatica la struttura e i contenuti della rete di percorsi. La WIP MAP riassume la rete e i suoi valori rispetto alle diverse forme di fruibilità che il progetto propone.



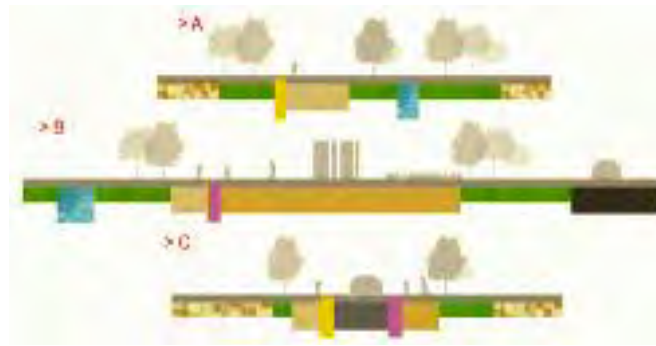


PARKGRILL è la reinterpretazione del nodo SS189/SP26 attraverso il tema dell'*AUTOGRILL*. Nuovi valori alla "sosta del viaggiatore" e nuovo senso ai manufatti commerciali presenti, che ora fanno sistema con la piazza/parco che si offre (anche) all'organizzazione di eventi per la promozione a km 0 dei prodotti del paesaggio circostante.



Il nuovo operatore di servizi e retail per viaggiatori...





La definizione architettonica si fonda sull'uso di materiali economici e naturali: terre stabilizzate con opportune pigmentazioni cromatiche che rendano chiare e sicure le diverse percorrenze, allestimenti minimali che garantiscono il confort della fruizione (segnalatica, sosta, ...), materiali vegetali che *completano e ri-compongono* la vegetazione esistente.



ARAGONA VERSO IL MARE AFRICANO

Chiara Visentin, *Università degli Studi di Pisa*
Collaboratori: Francesco Bortolini, Gianni Geraci



Aragona è lì, alla fine del viaggio. Del lungo viaggio che dal *mare italiano*, il Tirreno, ci porta al *mare africano*. Verso Agrigento, di cui Aragona è quasi una porta, a soli 16 km in linea d'aria. I luoghi sono fatti dalle persone che ogni giorno li abitano, li animano. Ma quando un luogo si spopola e non è più testimonianza dell'accadere, cosa diventa? Questa è oggi Aragona. *Invisibile*, seppure geograficamente *visibilissima*, collocata sui declivi del Monte Belvedere. Un ossimoro per la città d'Italia con il più alto spopolamento ed emigrazione. Triste primato dei nostri giorni. Abbandonata, ma bellissima ancora, degna e nobile nelle sue mille crepe.

Qui città e paesaggio intrattengono un rapporto figurafondo, un gioco di piani visivi nel quale non si riconosce il protagonista. Perché Aragona, come scriverebbe Calvino, «si distingue meglio in lontananza». Se l'ubicazione topografica è coerente alle scelte della fondazione, l'architettura è condizionata dalla configurazione, un'opposizione archetipa *alto/basso*. Come dunque pensare una *porta per Aragona*? Già in molti, troppi, si sono allontanati dalla città: ad Aragona oggi bisogna fare ritornare. E chi mai? turisti? curiosi? giovani o vecchi?

Il progetto si fa carico di queste domande. Il rapporto tra luce e ombra è fortissimo: il sole incendia un paesaggio forte per la luce ma morbido nelle linee, che ricorda la Sicilia disegnata da Guttuso. Al paesaggio guarda il progetto, definendo una semplice linea di piantumazione a palme che indica dalla statale che qualcosa sta accadendo, un landmark arboreo regola l'avvicinarsi dalla S.S. 189. Un paesaggio suggestivo, impossibile dalla strada da guardare con attenzione.

Un punto di osservazione diviene necessario per cogliere la dolcezza delle colline, la città sullo sfondo, l'orizzonte. Il progetto individua una sosta, usufruendo del plateau artificiale sullo snodo tra le infrastrutture, strada e ferrovia. I colori sono quelli esistenti, calcare solferino, argilla, fango, le forme appartengono al luogo, *maccalube*, sconnessioni, frattali.



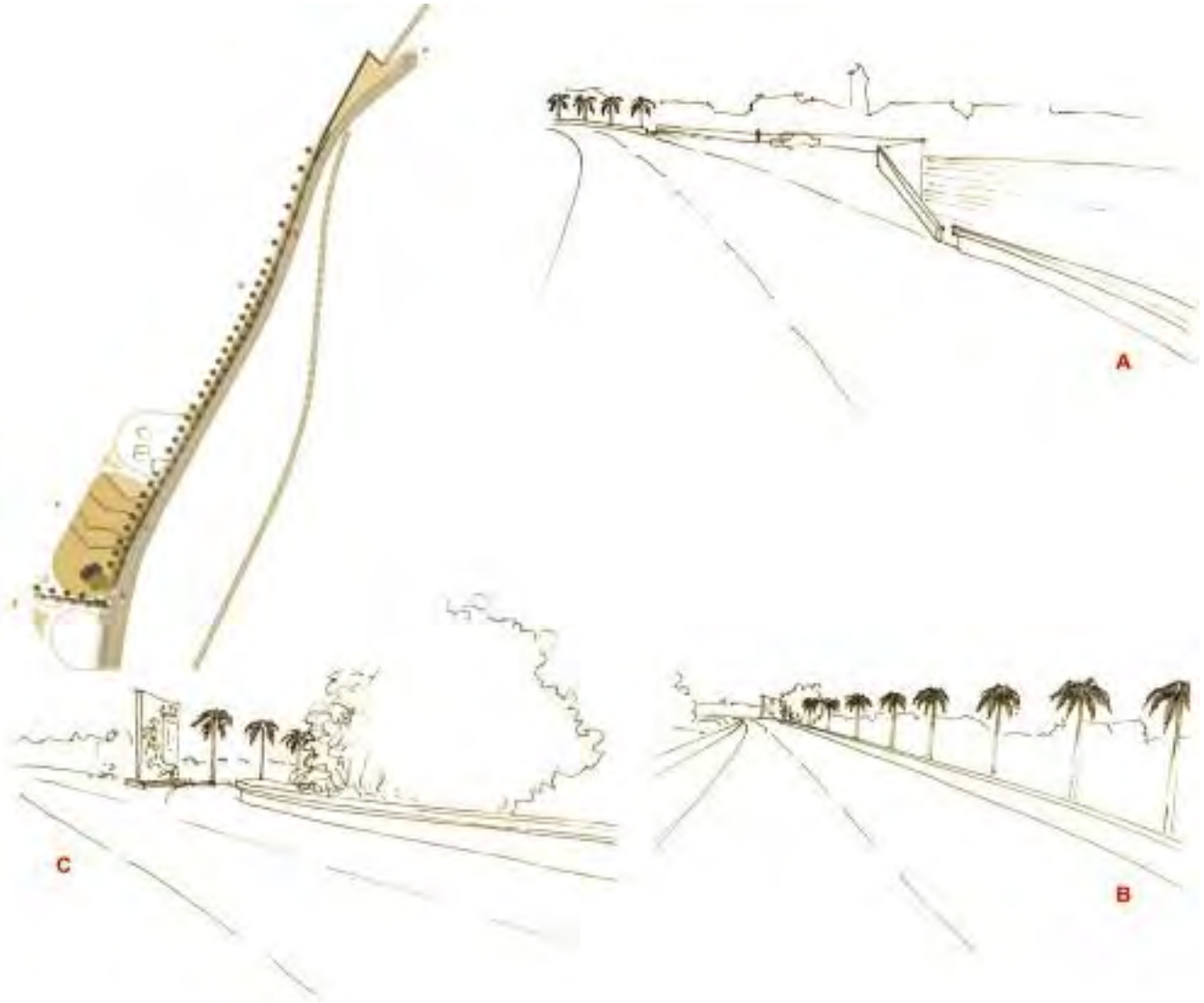


Ora vedeva in alto il Castello, chiaramente stagiato nell'aria limpida (...). K. seguì il cammino, con gli occhi fissi al Castello; null'altro lo interessava. Franz Kafka, *Il Castello*.



timing and distances







Il progetto immagina una civiltà di spazi da percorrere, per la gente, citando l'intorno. Un avvicinarsi a quelle preesistenze ambientali di rogersiana memoria che leggono il luogo come compresenza di esperienze, facendosi condurre da una poetica minimale per una nuova possibilità di interpretare qualcosa di straordinariamente suggestivo quale è il paesaggio siciliano.



D



E



F



G

PROGETTI DIDATTICI TRA PALERMO E AGRIGENTO

Antonino Margagliotta *Università degli Studi di Palermo*

Laboratorio di Progettazione architettonica 2 (Palermo)

collaboratori: Fabio Sedia, Francesco Paolo Testagrossa

Laboratorio 5 di Progettazione architettonica (Agrigento)

collaboratori: Antonino Siragusa, Pietro Turco



Facendo confluire gli argomenti della ricerca nella didattica, i temi della *città in estensione* e della campagna urbanizzata sono diventati, nell'a.a. 2012-13, occasione di studio e di esercizio sia nel *Laboratorio di Progettazione architettonica 2* del Corso di Laurea in Ingegneria edile - Architettura di Palermo sia nel *Laboratorio 5 di Progettazione architettonica* del Corso di Laurea in Architettura di Agrigento.

Il lavoro e l'impegno degli studenti hanno consentito la ricognizione sistematica e la descrizione del vasto territorio definito dalla strada tra Palermo e Agrigento, in cui si sono individuati e approfonditi i caratteri della campagna e le relazioni con i centri urbani minori.

L'attenzione si è concentrata, soprattutto, in quegli ambiti in cui sono ancora oggi presenti spazi destinati all'agricoltura compromessi dalla espansione incontrollata della città, cresciuta senza regole e attratta dalle infrastrutture viarie a scala territoriale.

L'azione didattica, al di là dell'esito delle soluzioni proposte dagli allievi, assevera le finalità della ricerca che ha definito criticamente alla grande scala una visione generale entro cui i progetti si sono poi avviati a partire dalle problematiche e dalle vocazioni dei luoghi, dalle relazioni tra la campagna e le infrastrutture, dai rapporti tra le città e i loro margini.

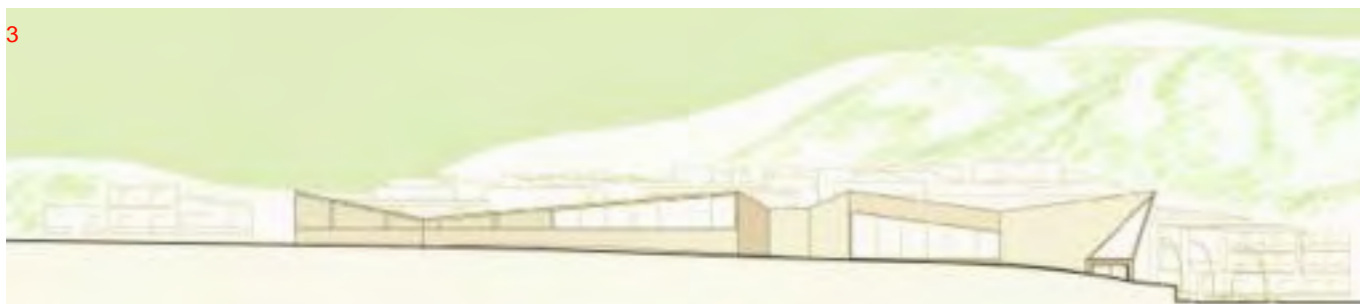
Il risultato è un *unico* progetto che definisce polarità diffuse nell'ampio territorio, dentro il quale si definiscono *presidii* che si dispongono come fonte di consapevolezza della *presenza rurale* e, nello stesso tempo, diventano occasione per *specializzare* la campagna (con servizi ambientali, ricreativi e culturali; attrezzature a scala sovracomunale; luoghi la valorizzazione del paesaggio e del turismo alternativo), per definire brani di città, per dare senso alla nuova urbanità diffusa, per legare al paesaggio le infrastrutture presenti e di nuova previsione.

I progetti atualizzano il pensiero e i risultati esprimono una strategia che rende il progetto di architettura consapevole di poter immaginare e organizzare una ipotesi di sviluppo dell'intero territorio.

1. **Villabate.** Residenze e servizi tra strada e autostrada
2. **Belmonte Mezzagno.** Definizione del perimetro urbano tra costruito e spazi per l'agricoltura
3. **Misilmeri.** Parco agrario e servizi lungo l'asta del torrente Sant'Antonio
4. **Bolognetta.** Risignificazione del parco esistente tra margine urbano e SS 121
5. **Marineo.** Stazione di sosta per il turismo alternativo e landmark sulla strada
6. **Baucina.** Orti urbani tra margine costruito e SS 121
7. **Villafraati.** Residenze nel verde tra città e SS 121
8. **Cefalà Diana.** Nuovo svincolo della SS 121 e sistemazione dell'area commerciale
9. **Mezzojuso.** Belvedere sulla valle e definizione del margine urbano verso la SS 121.
10. **Campofelice di Fitalia.** Attività culturali e turismo alternativo nell'antica Masseria Fitalia
11. **Vicari.** Riconversione di edifici dismessi per la vendita di prodotti a kilometro-zero
12. **Roccapalumba.** Stazione di sosta per il turismo alternativo e landmark sulla strada
13. **Lercara Friddi.** Orti urbani tra margine urbano e SS 189
14. **Castronovo.** Centro per la commercializzazione dei prodotti agro-alimentari dei comuni dell'Alto Platani
15. **Cammarata Gemini.** Valorizzazione della vecchia statale e centro termale all'Acqua Fitusa.
16. **Cammarata Gemini.** La città del tempo libero: riorganizzazione dell'area commerciale
17. **Casteltemini.** La città dello sport nell'area dell'ex Montedison
18. **Acquaviva.** Centro visitatori del parco fluviale del Platani nell'ex stazione ferroviaria
19. **Mussomeli.** Parco agrario e nuovi servizi sul margine urbano
20. **Sutera.** Stazione di sosta per il turismo alternativo e landmark sulla strada
21. **Campofranco.** La città sulla strada: ri-composizione del villaggio Faina
22. **Comitini.** Museo dello zolfare nell'ex stazione ferroviaria
23. **Aragona.** Parco agrario e valorizzazione dell'ingresso alla città
24. **Favara.** Definizione dell'area industriale Aragona/Favara/Agrigento lungo la SS 189.
25. **Arrivo ad Agrigento.** la stazione degli autobus



- 1 Villabate. G. Bonfardeci, A. D'amore, R.Rizzuto, V.Sofia
 2 Belmonte. C. Di Laura, G. Inchiappa, S. LoMauro
 3 Misilmeri. A. Castrogiovanni, A. Bondì, C. Lo Forte, G.Princiotta
 4 Bolognetta. G. Canalicchio, P. Corrado, I. Ingardia



5

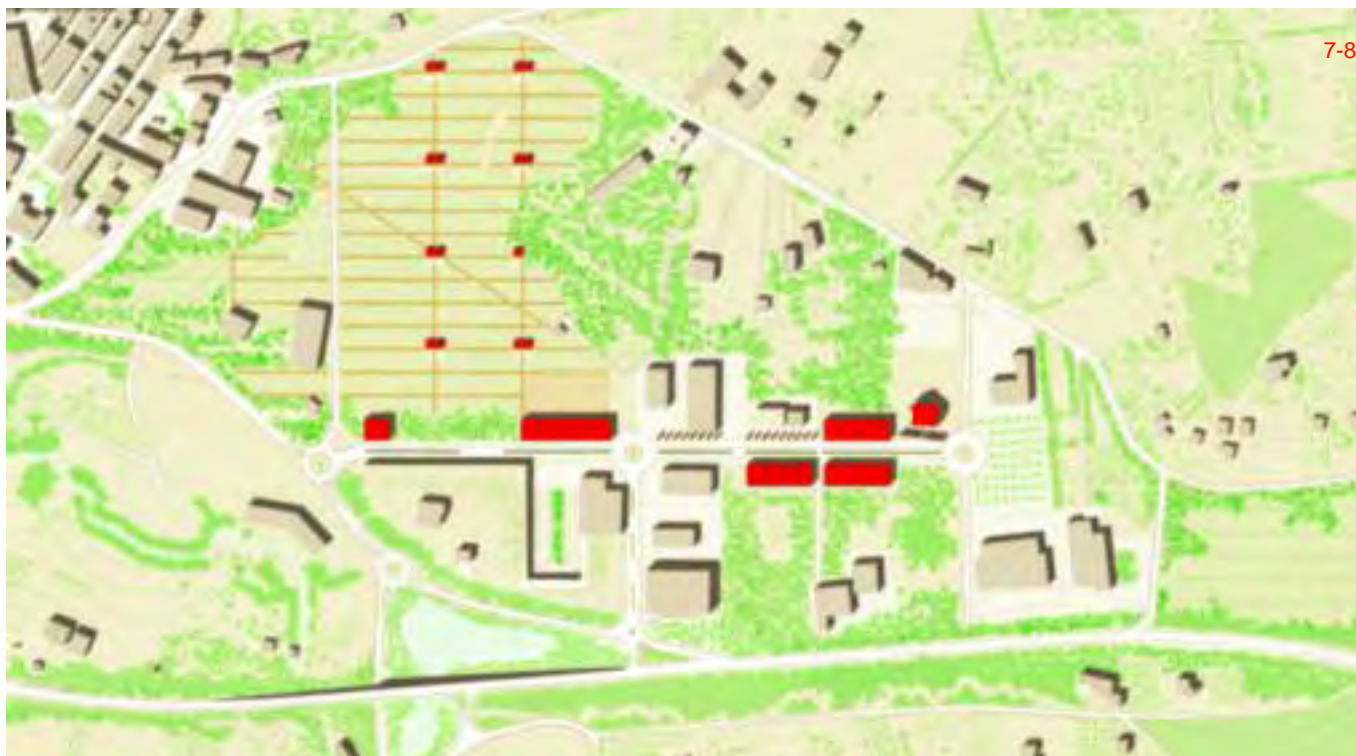


- 5 Marineo. L. Caleca, M. Cutri, C. Lo vecchio
- 6 Baucina. R. Marinaro, S. Piazza Palotto, G.Barone
- 7-8 Villafrati. A. Calabrese, L. Li vecchi, F. Vallone
Cefalà. M. Bilello, C.Caldarella, E. Cascino

6



7-8



9



9 Mezzoiuso. Y. Alogna, G. Caravello, A. D. Ilardi

10 Campofelice. P. Borruso, S. Polizzi, R. Raimondi

11 Vicari. L. Rappa, G. Romeo, E. Sucameli

10



11



12a



12

12b



12 Rocapalumba. D. Cappellano, D. Dones, S. Pagnotta

13 Lecara Friddi. T.E Agliata, A. Calvaruso, E. Civileto

14 Castronovo. D. Giardina, C. Di Maggio, L. Manno

13



14



15



16



15 Cammarata Gemini. A.Tomasino,
A.Parisi, A.Perez

16 Cammarata Gemini. I. Centinaro,
C. Lo Cicero, S. Monzù

17 Casteltermini. L. Battaglia, A. Cal-
varuso, V. Majorana, S. Torregrossa

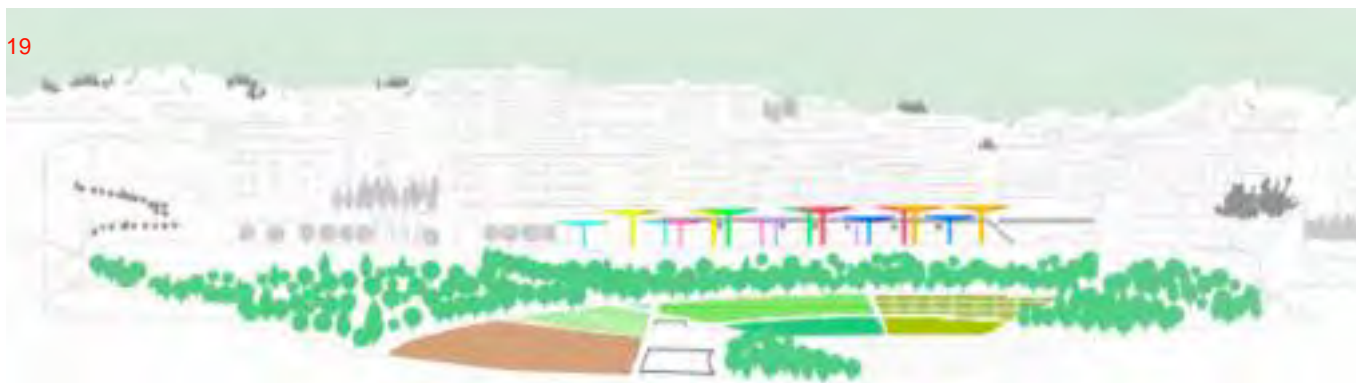
17



18



19



20



21



18 Acquaviva. M. Ardizzone, A.De Carolis, G. Maggio

19 Mussomeli. A. Di Perna, M. E. Favata, M.Karra

20 Sutera. A. Baudò, A. Natoli, C.Spina

21 Campofranco. S. Curcio, A. Giordano, A. Sunseri

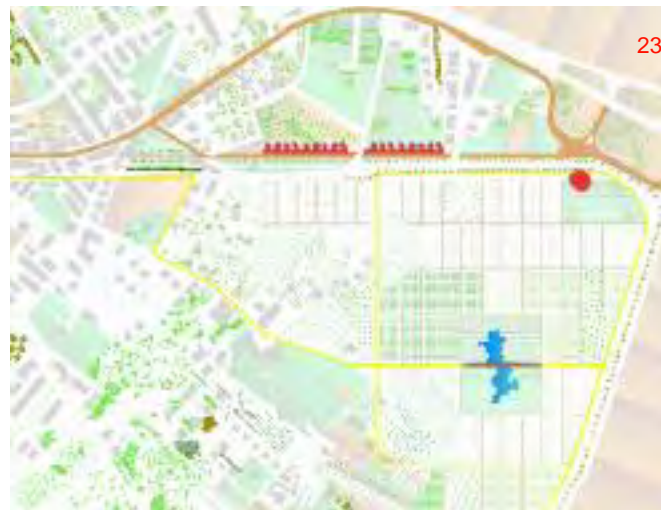
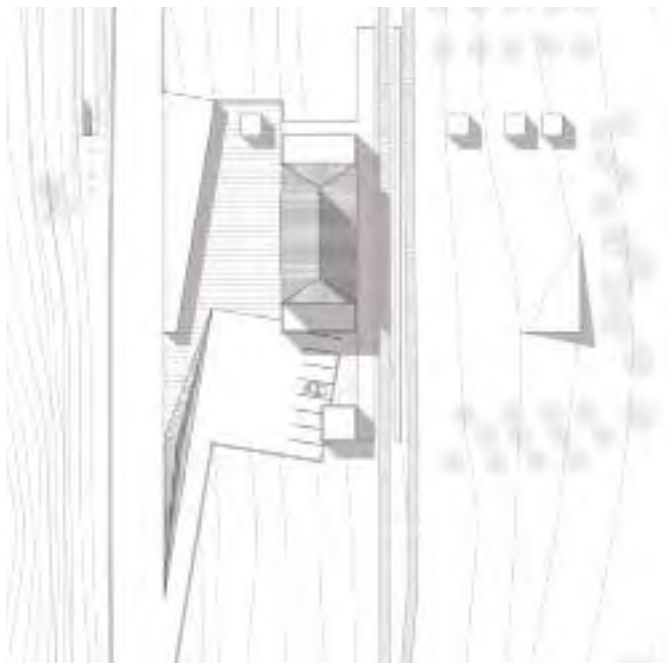
22



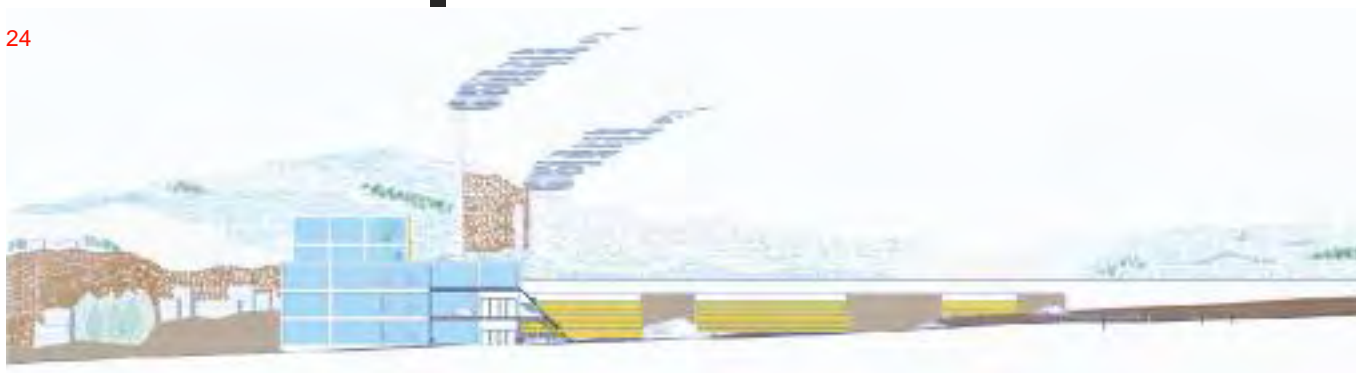
22 Comitini. D. Giancola, G. Triolo, O. Salvo

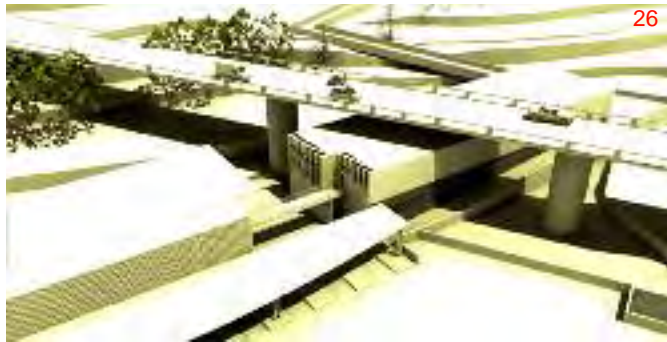
23 Aragona. D. Di Franco, F. Di Salvo, V. Peritore

24 Favara. A. Leone, C. Inzerillo, D. Piazza, M. Provenzano



24





26



27

25 M. Molinari 26 A. Hadi 27 S. Lo Bello 28 G. Lentini
 29 R. Gioia 30 S. Di Maggio 31 R. Bevilacqua 32 A. M. Iacono
 33 R. Requerez 34 V. Vassallo



28



29

30



31



32



33



34



Alle otto e mezzo il sole fu in ogni parte della Sicilia il più limpido e allegro che si fosse avuto almeno da un anno, e due che sembravano un altro padre e un altro figlio si trovarono a svoltare lungo la testa di un vallone che si apriva, in un fuggevole scorcio, verso un territorio sterminato. Il padre teneva il figlio per la mano, se lo tirava dietro... e il padre si fermò dinanzi all'improvvisa visione per dire al figlio: «Ora entriamo nella terra di Canaan...».

Elio Vittorini, *Le città del mondo* (1969)

Campagna nella Valle dell'Alto Platani (Aquaviva)



VERSO UNA NUOVA CITTA

Difficilmente questo scritto avrà la pretesa di trarre conclusioni definitive vista la complessità delle questioni aperte e la molteplicità delle argomentazioni affrontate, come del resto testimoniano l'articolazione ed i contributi del libro. Le stesse proposte di progetto, elaborate da docenti di università italiane e straniere, non intendono fornire soluzioni risolutive ma si offrono come riflessioni che evidenziano le *variabili in gioco* ed il ruolo del progetto di architettura come strumento critico di conoscenza e interpretazione della realtà presa in considerazione. A maggior ragione, le elaborazioni progettuali degli studenti sono da considerare come spunti per delineare le relazioni tra le specificità del sistema ed una visione generale. Tuttavia, la vastità dei temi e del territorio indagato hanno consentito di delineare un processo ed un percorso: prefigurando obiettivi e tracciando una metodologia, infatti, la ricerca si presenta come un contributo aperto ad altre potenziali considerazioni; a sua volta, propone una riflessione sul ruolo della Composizione architettonica in ragione allo sviluppo (economico, culturale e sociale) di un territorio, a partire dalla rivalutazione e rivitalizzazione della campagna agricola: un tema affascinante per il progetto che si interroga sulle problematicità del presente e su un possibile futuro.¹

In questa prospettiva, la metodologia per il progetto ripensa il rapporto tra architettura e contesto, cerca di comprendere fino a che punto l'architettura possa estendere il sistema delle sue relazioni nel territorio e quale sia la misura della sua intrinseca capacità di modificazione. Il concetto di *città in estensione* diventa, in tal modo, un approccio per produrre esiti qualificanti sul territorio contemporaneo, poiché consente di operare su sistemi: il dilagare dei fenomeni che hanno distrutto l'ambiente e la qualità dell'ambiente (costruito e naturale) impone che si ragioni su aree vaste per elaborare macro-visioni; forse questa è condizione necessaria per definire nuovi equilibri formali e raggiungere obiettivi evidenti, duraturi, in grado di generare altre trasformazioni. La possibilità di operare sul *territorio esteso* diventa, quindi, premessa di metodo e di operabilità del progetto, riconoscendo che i territori frammentati, le risorse puntuali

(anche di grande valore) non sono in grado (e forse non lo sono stati mai) di generare processi; solo l'ipotesi di una riqualificazione spaziale a grande scala, la determinazione di una rete o filiera con nodi reali (che sono luoghi e sono spazi, che riconducono poi a operare sui micro-paesaggi) che concatenata e innella tutte le azioni e le potenzialità potrà prefigurare una nuova spazialità e favorire la rigenerazione economica, la crescita culturale, l'assunzione di una nuova consapevolezza sociale.

Attraverso il concetto di *città in estensione* di Giuseppe Samonà la ricerca ha avviato una ipotesi di rivitalizzazione dei centri urbani e delle campagne circostanti, ripensando al ruolo dell'infrastruttura stradale, ai temi della ruralità urbana, alla valorizzazione dell'agricoltura, delle risorse naturali, di quelle economiche-produttive esistenti. Il progetto è stato pertanto assunto per determinare una visione strategica che dà forma allo sviluppo del territorio esplicitandone vocazioni culturali, economiche e ambientali.

La dimensione geografica dell'ambito territoriale (composto da un succedersi di *campagne* e di piccole città, che la strada Palermo-Agrigento aggrega e organizza in sistema) consente di parlare in termini di paesaggio ed ha reso possibile l'esplorazione e la descrizione di una varietà di situazioni spaziali, che registrano la geografia ambientale e urbana della Sicilia: su una linea di circa 120 chilometri, circa 30 centri abitati sono connessi tra loro e al territorio più esteso in cui si individuano differenti densità urbane e intensità di urbanizzazione, spazi di grande naturalità in cui predomina la campagna (a volte coltivata a volte abbandonata), ambiti che sono l'espressione della contaminazione e della perdita della identità: la ricostruzione grafica del sistema, con solo i segni del costruito, restituisce una *via lattea* dotata delle sue costellazioni!²

La crisi dell'agricoltura e l'abbandono della campagna, la dispersione delle città e l'assunzione dei caratteri della periferia nei territori extra-urbani, l'eccessiva antropizzazione e l'inseadimento di attività artigianali-industriali (avviate per poco tempo e presto abbandonate disseminando rottami in prossimità del nastro della strada e nella campagna), il proliferare di



linguaggi incoerenti, hanno reso questo paesaggio complesso, frammentato e incoerente, spesso luogo della disgregazione e della perdita di forma. In tale scenario s'inserisce l'interesse per differenti fenomeni, che l'architettura ha inteso significare e rimettere in questione attraverso l'elaborazione di un paradigma urbano:

- gli insediamenti urbani considerati minori, sia in ordine alle strategie gerarchiche legate all'uso e al consumo del territorio, sia per le ridotte capacità attrattive legate alle attuali condizioni economiche e occupazionali; molti di questi stanno perdendo la propria capacità organizzativa sul territorio anche per la progressiva diminuzione di popolazione e per l'indebolimento delle relazioni spaziali interne ed esterne;
- le infrastrutture esistenti, che costituiscono importanti organismi capaci di coinvolgere e dare struttura al contesto territoriale; rappresentano segni autonomi che si estendono in paesaggi potenzialmente a prevalente connotazione agricola e/o naturalistica; come catalizzatori, hanno la possibilità di configurarsi come strumenti di intersezione contestuale;
- la campagna che riacquisisce la funzione strutturante dei nuovi paesaggi e della dimensione economica, sociale e culturale del territorio.

In questo scenario, la nuova progettualità si oppone alle frammentazioni e alle gestioni autoreferenziali (cui peraltro induce l'attuale congiuntura economica) e si avvia a partire dalla presa di coscienza della *crisi dello spazio* e dalla necessità della *ricomposizione dei paesaggi*; il progetto svela e utilizza le regole suggerite dalle tracce presenti (o latenti) nel territorio e rimette tutto in movimento, come del resto l'immagine della strada, ma anche della città stessa, suggeriscono. Le *operazioni architettoniche*, a sostegno delle città sono indirizzate a definire brani di città, intervenendo sulle configurazioni di margine (per accordare-raccordare l'edificato alla campagna) e a ricontestualizzare i localismi, in modo che ciascuna città possa definire un paradigma che ne esalti la specialità, che può essere poi assunta come attrattività dentro il sistema; un ruolo importante l'architettura lo svolge nel rappresentare l'identità e la memoria

dei luoghi i luoghi nella valorizzazione delle risorse storico-artistiche che arricchiscono il presente attingendo al passato.

Le operazioni riguardanti la campagna si finalizzano alla riorganizzazione in termini di produzioni e di spazio, per cui si rende necessaria una capacità del territorio ad accogliere processi diffusi e moderni nel campo dell'agricoltura, per recuperare le aree agricole e ridare vigore e valore alla terra in rapporto alle vocazioni degli ambienti naturali. I benefici saranno economici, culturali e sociali ma produrranno anche benefici sulla salvaguardia dei sistemi idro-geologici, dato che il degrado del suolo è causato dall'abbandono e dalla scomparsa delle coltivazioni tradizionali; si entra così nell'ambito della *green economy* che rappresenta un «modello di sviluppo economico e sociale imperniato su un paradigma produttivo che fa perno sulla creatività, sull'intelligenza e sulla bellezza, premiando chi investe su conoscenze, nuove tecnologie, capitale umano, innovazione». Un tema chiaramente diventato di ampia condivisione che, continua infatti il giornalista Giovanni Valentini «può anche essere una risposta alla crescente domanda globale di valori e di equità innescati dalla crisi, alla ricerca di una nuova sobrietà contro il consumismo senza limiti e la finanza senza regole». ³ In questo modo l'uomo è ritorna a inventare nuove forme organizzative e si oppone allo spreco (che ha invece contrassegnato spesso la sua azione) mentre la terra che, attende di essere coltivata, torna a produrre. L'architettura si rende presente per rivalutare le filiere produttive della tradizione agricola e le nuove economie (che peraltro in questi territori offrono produzioni di eccellenza nel campo caseario, viticolo, nella zootecnia biologica, in attesa di uno *sguardo attento* che le metta a sistema), oltre che per valorizzare il paesaggio naturale, per un turismo consapevole e sostenibile sapendo che la qualificazione dell'offerta dipende dalla qualità degli spazi. Ci sono, quindi, i temi per dare senso alla nuova urbanità diffusa (da strutturare in rapporto al paesaggio agricolo e alle infrastrutture) che implicano operazioni di sottrazione (per eliminare, ad esempio, quanto di superfluo, inutile o inutilizzato si è nel tempo accumulato nel territorio), di riciclo delle aree e



delle strutture abbandonate o non conciliabili alle nuove visioni, di delimitazione e di concentrazione di quanto si oppone alla campagna (ma che tuttavia necessita al territorio) come le aree per attività artigianali e industriali, che bisogna riferire ad una scala intercomunale. Questa dimensione rimanda anche alla questione dei servizi che se per un verso si dispongono come *presidii della presenza rurale*, per altro si situano (in rapporto alle vocazione dei luoghi) come attrezzature a sostegno del territorio vasto. Resta infine il bisogno di fare spazio alla natura. In questo modo l'architettura cerca di costruire un *grande racconto* (come l'idea stessa del saggio di Samonà suggerisce): la strada trasforma la campagna e le innumerevoli piccole realtà urbane in una *città in estensione*, assumendosi l'importante funzione di connettere, di facilitare la mobilità, di garantire l'accessibilità

La visione conduce *verso una nuova città*, che non è lo spazio fisico di una struttura densa e nemmeno quella discontinua, frammentaria e labile che contrassegna molte realtà territoriali contemporanee; è una città puntuale con densità diverse, che nel sistema diffuso emerge poi laddove lo scambio e gli elementi di forza diventano visibili; è anche espressione della moderna stanzialità in cui i termini di continuità/discontinuità dell'abitare sono messi in discussione e trovano nuove soluzioni dato che gli abitati hanno perso valore in rapporto agli abitanti che, del resto, la mobilità *spinge fuori* dalle città: la facilità di movimento e l'accessibilità, che la strada e le moderne tecnologie, consentono, favoriscono la fruizione di servizi qualificati distribuiti per l'intera sua estensione.

La nuova città che si percorre da Palermo ad Agrigento diventa una visione che rivaluta (spazialmente, culturalmente, economicamente) il territorio interno e si oppone alla tendenza che privilegia gli insediamenti nelle aree metropolitane e nelle fasce costiere, che rappresentano dei processi che impoveriscono e marginalizzano le aree interne; semmai rafforza i centri minori che garantiscono condizioni del vivere a contatto con la campagna e con la natura, con assenza di inquinamento, costi di vita contenuti, facilità di relazioni, finanche forse maggiore se-

renità; senza contare che la nuova città, nonostante sia fondata sul movimento, radica la gente alla propria terra.⁴

La nuova città è una *polis* che esprime i vincoli di una nuova socialità e, pertanto, spazio di relazione che pretende nuove tecniche di gestione, anche di tipo spaziale, e di una innovativa *governance* in cui si annulla l'artificiosità e labilità dei confini (anche quelli amministrativi che condizionano dal punto di vista della burocrazia e di una distorta cultura campanilistica), supera l'approccio localizzato e induce alla dimensione collettiva attraverso la forma della *complementarietà*: la nuova città è spazio di condivisione delle risorse e il *luogo* dell'interazione in cui si *condivide* e si *compone* quanto di meglio ciascuna realtà dispone. La nuova città non potrà certo avviarsi senza l'interesse e il coinvolgimento dei decisori politici, degli operatori economici e sociali, con i responsabili della programmazione comunitaria. Tuttavia l'architettura, orientando su cosa ci si debba occupare e su *come* si possa agire, con la specificità del saper *mettere insieme*, è in grado di costruire la crescita del territorio.

¹ François Lyotard esprime la difficoltà della cultura contemporanea a pensare al futuro nella «fine dei grandi racconti». Cfr. F. Lyotard, *La condizione postmoderna*, Feltrinelli, Milano 2001.

² La strada, in effetti, non ha generato filamenti urbani (come li definisce il demografo Hervé Le Bras) né effetti di *rurbanizzazione*, quell'edificazione della campagna, cioè, che determina l'attraversamento continuo di paesaggi costruiti. Non presenta neanche i caratteri del lungo *viale urbano*, tema di progetto e di ricerca avviato da Pasquale Culotta sin dagli anni '80 (*Un viale urbano di 120 km*). Una capacità urbanizzante la strada l'ha assunta in corrispondenza dei centri maggiori ed ha esercitato

un'attrazione insediativa nei confronti delle attività terziarie, in cerca di delocalizzazioni o di proiezione commerciale di tipo territoriale.

³ G. Valentini, in "La Repubblica" 3 ott. 2013, p. 21.

⁴ Altre due volte la storia della Sicilia ha vissuto trasformazioni dei territori interni che ne hanno poi contrassegnato le vicende economiche e spaziali. Il recupero dell'agricoltura e delle risorse naturali durante la dominazione araba portò, infatti, alla utilizzazione dei territori interni, alla organizzazione della campagna e alla costruzione delle strade; a sua volta, la politica spagnola delle *città di fondazione* dei secoli XVI-XVII determinò il popolamento e lo sfruttamento sistematico delle campagne.

Towards a new city


From the peculiarities of the route system stretching between Palermo and Agrigento, the book leads the discussion towards a more generalized strategy intended for the spatial reorganization of the territory which also includes the idea of development. The great extent of the subject under study provides for the definition of intervention methods which help reconsidering the relationships between architecture and its context, try to determine the extent to which architecture may develop its relationship system within the territory and understand the nature of its intrinsic modifying abilities.

Within this scenario, it has been developed a study of different phenomena that the architectural project has intended to signify and re-question: the urban centres considered as minor; the existing infrastructure that constitute important organisms able to involve and structure a wide territory; the countryside that gets back its structuring function not only in terms of new landscapes, but also as regards the economic, social, and cultural dimension of the territory.

The concept of the city in extension is the instrument through which qualifying effects are produced in the contemporary territory: the spreading of phenomena which destroyed the rural countryside as well as the quality of the environment (both, built and natural one) requires that large systems should be applied in order to develop macro-visions whose different complications and problems imply multiple disciplinary contributions; while the extension of the territory which is subject to modification processes is the requirement needed for the achievement of evident and long-lasting objectives which are also able to generate other transformation processes. The macro- vision therefore, also includes the possibility of working on the micro- landscapes which bring architecture scale back to the normal concept of place and operability.



ICONOGRAFIA E CARTOGRAFIA



Se la strada è l'infrastruttura che dà origine ad alcune dinamiche delle trasformazioni, il paesaggio può essere considerato come l'altra infrastruttura che tiene insieme tutto quanto sta nel territorio. Anche se è un paesaggio mutevole e stratificato (di cui alcuni contributi e le citazioni letterarie che cadenzano il libro hanno aiutato a conoscere la complessità), dato che in Sicilia esso è un palinsesto plurale, con la sua variabilità morfologica, le differenti culture e colture stratificatesi nel tempo, gli influssi e le sensibilità diverse...

Resta ancora un'altra descrizione da fare attraverso sequenze di immagini, con sovrapposizioni o sovraimpressioni (di temi e di tempi) che, quasi come dei layers, offrono una visione del territorio e del paesaggio fisico, storico e culturale: le modificazioni della strada, i segni della viabilità, la superficie tettonica, i solchi dei fiumi, il manto vegetale, gli insediamenti isolati e quelli collettivi, le trasformazioni delle città-paese, le orme impresse dalla storia, le architetture... Ogni immagine-mappalayer è supportata da elementi precedenti, con una relazione di causa che offre ragioni di comprensione.

Le immagini (originali o rielaborate, molte frutto dello studio e delle indagini d'archivio) restituiscono un paradigma del territorio siciliano e, certamente, di altre situazioni del vivere e dell'abitare contemporaneo. Come ogni ritaglio è frammento di una realtà più estesa, così l'intera descrizione diventa metafora di una realtà più ampia: del resto la Sicilia, ha suggerito Leonardo Sciascia che in questi luoghi è nato, è essa stessa metafora del mondo. A loro volta i centri urbani, con le rispettive campagne, costituiscono una campionatura di città del mondo, prendendo a prestito il titolo del libro in cui Elio Vittorini, attraverso un viaggio nei paesaggi e nelle piccole città dell'Isola, costruisce una mappa della Sicilia alla ricerca di un ideale di bellezza.

La bellezza che oggi è necessario ritrovare o, più probabilmente, ri-costruire.

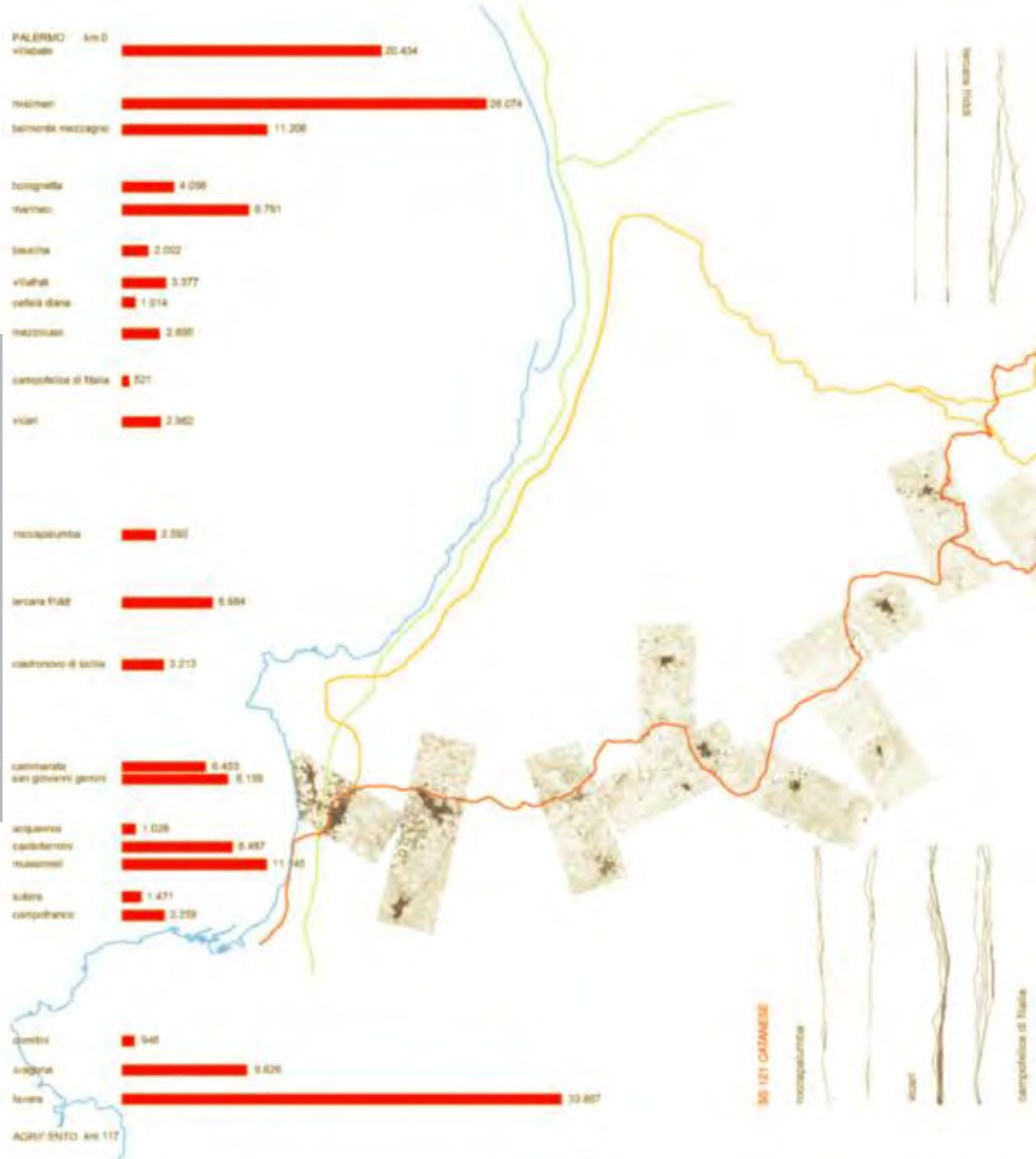


Carta stradale della Sicilia (1865).
 Isola di Sicilia (primi anni del '900).
 Road Map Sicily - U.S. Army (1943).
 Carta stradale della Sicilia (1968).

Nella pagina seguente.
 Unione tavole Carta della Sicilia -
 Samuel von Schmettau (1719-1721).
 Elaborazione Carta d'Italia 1:50000
 (1973).







50 121 CAGLIARI

trapani

vicini

Campobasso di Italia

50 km VALLE DEL FIUME

Senza



esiguita



coattiva



altura / campidano



gruocorral



castellano



scopoli palati



carriacola / san giovanni gennu



castellano di sicilia



villalba



bettonia matzagna / malimari



bolognola



marino



lausona



villalba



celuk diana



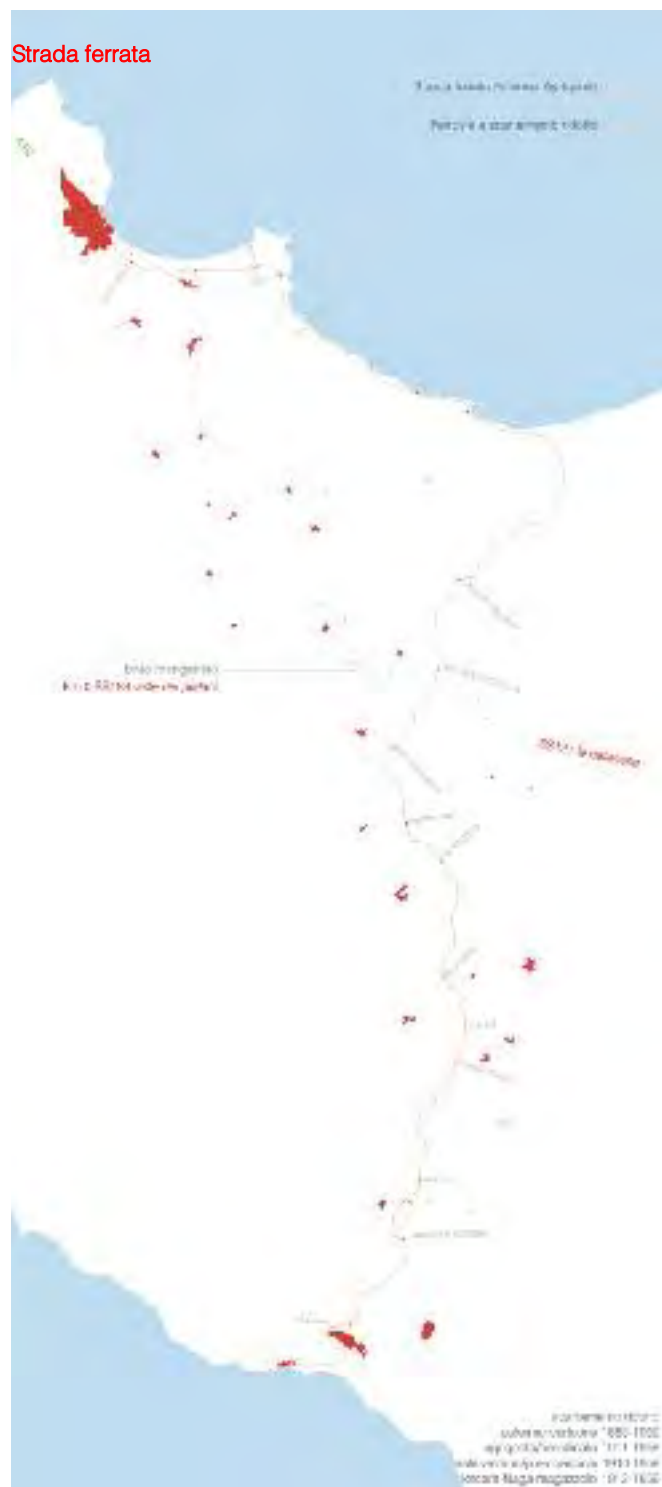
matzagna



Strade e città-paese



Strada ferrata



Masserie, mulini, insediamenti agricoli



Preesistenze archeologiche e storiche

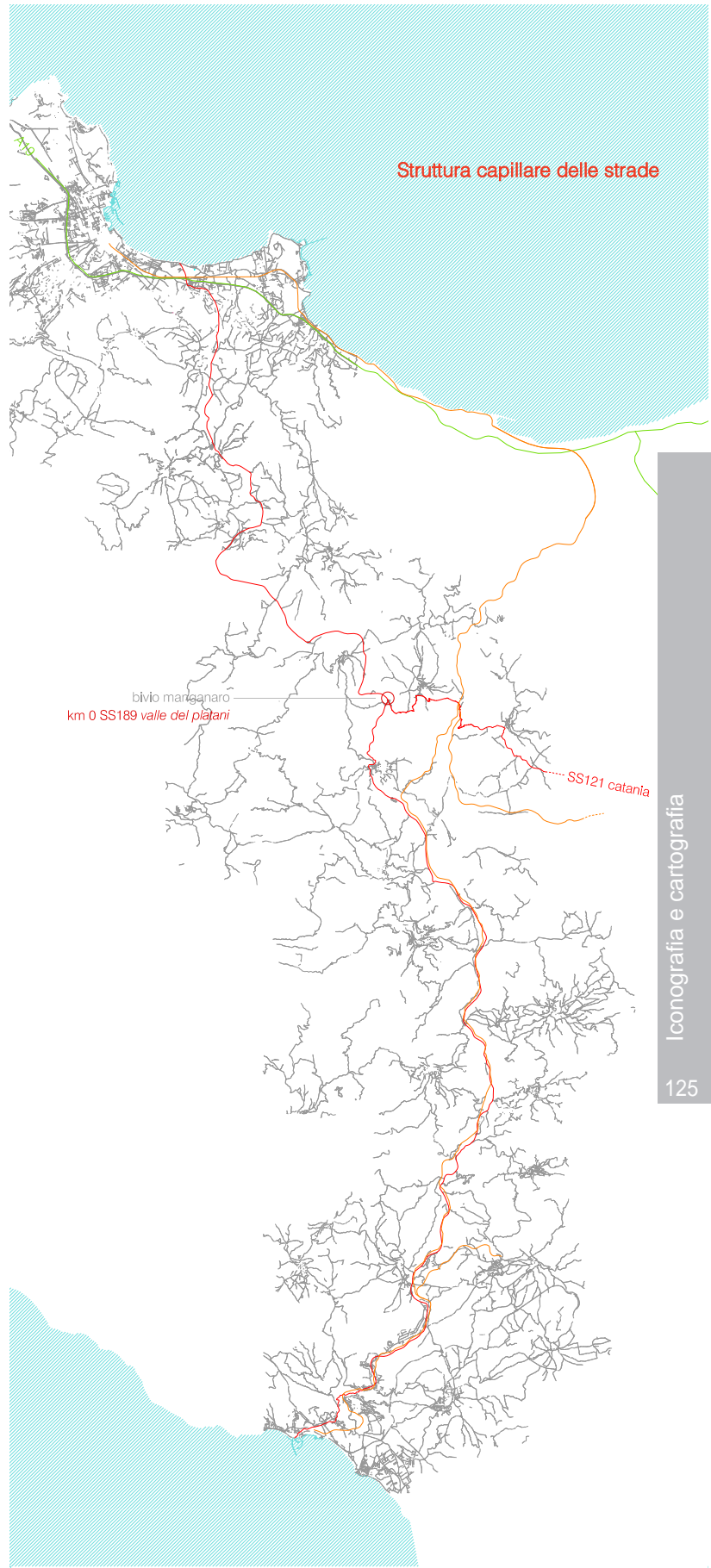
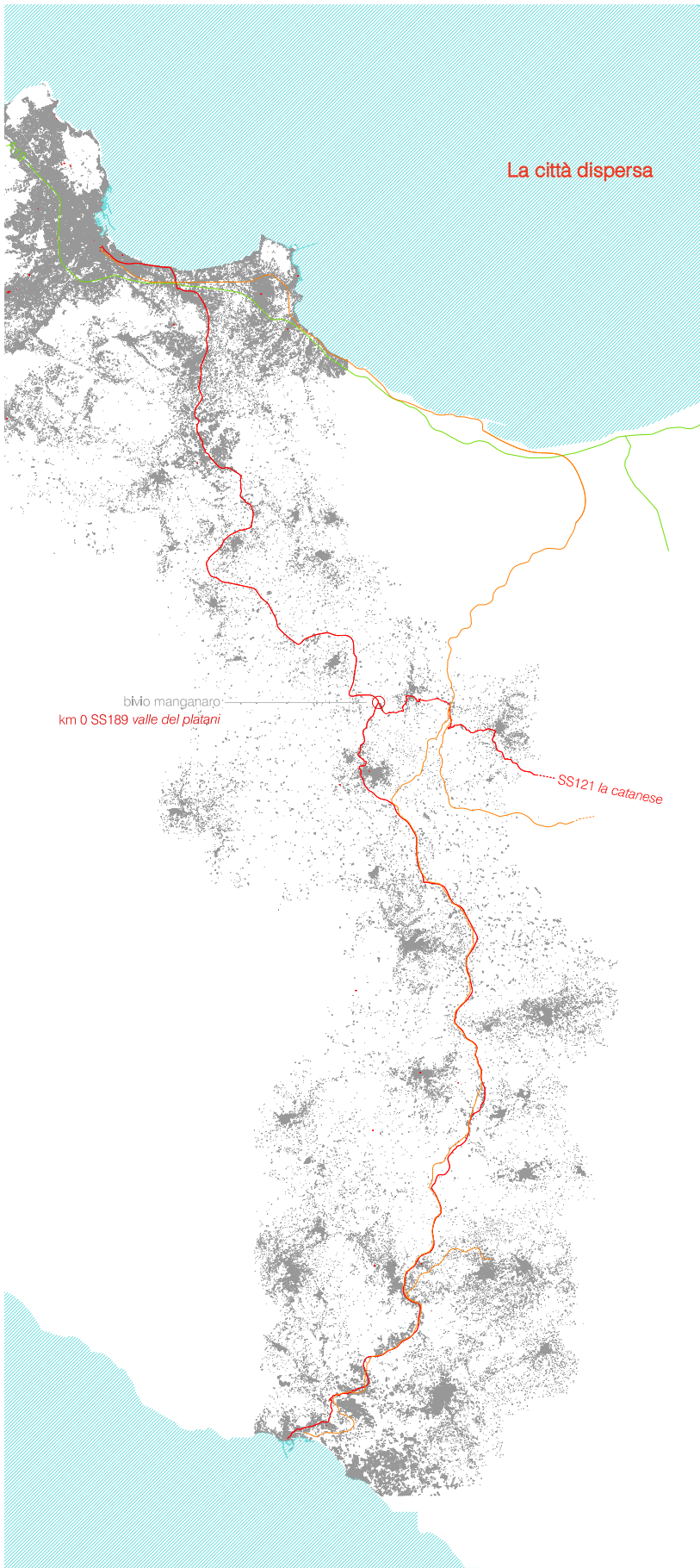


Paesaggi agrari



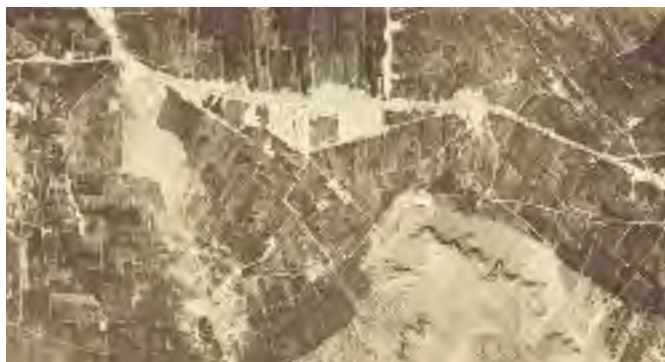
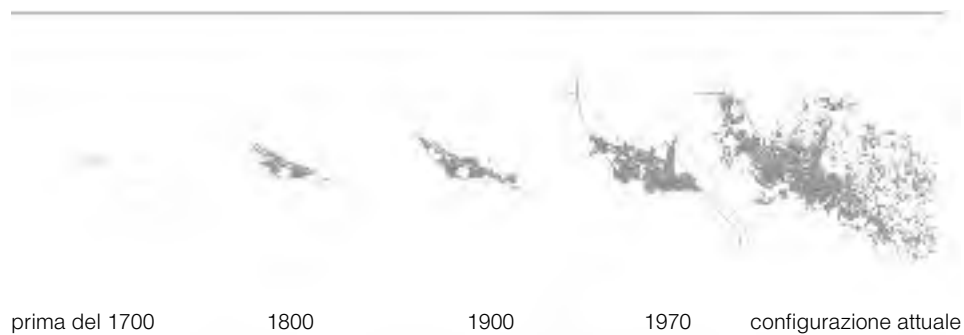
Paesaggi naturali, parchi, riserve





VILLABATE

Città esplosa dell'area metropolitana di Palermo, di cui può essere considerata una *porta*. Subisce la presenza dell'infrastruttura (nel frattempo diventata autostrada) e costituisce un'area di svincolo ed accesso al capoluogo. È ancora possibile tentare la ricostruzione del paesaggio con l'uso di dispositivi vegetali e con il disegno delle connessioni al sistema agrario della Conca d'Oro e del Golfo di Palermo. Necessità di limitare l'edificazione e di riconfigurare spazialmente il nodo infrastrutturale.



MISILMERI

Sviluppatosi sulla direttrice dell'antica strada, ha una tradizione di campagna fatta di orti e giardini (permane ancora la memoria. Ancora oggi ha economia agricola i cui prodotti principali sono olive, fichidindia, ortaggi, kaki (portato dal botanico F. Cupani che nel 1692 impianta a Misilmeri l'*Hortus Catholicus*. La presenza del fiume Eleuterio e della originale produzione agroalimentare rende possibile ridisegnare i margini urbani e la campagna circostante con un parco agrario dominato dal Castello dell'Emiro.



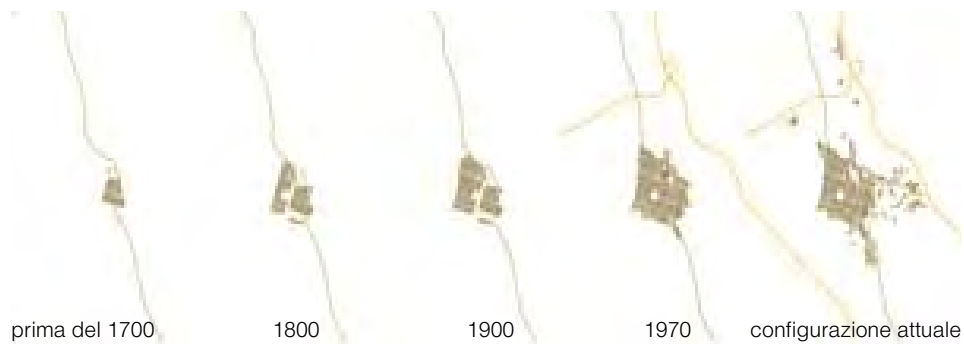
BELMONTE MEZZAGNO

Vanta produzioni agricole di uliveti, mandorleti, vigneti e seminativi. L'abitato, che come comunità organizzata nasce nel 1752, presenta comparti regolari su trama viaria ortogonale. La condizione attuale è quella di centro agricolo ulivi, mandorle e mandarini della valle del Landro e di luogo residenziale per i pendolari del terziario verso l'area metropolitana di Palermo. Appare necessaria la riqualificazione spaziale delle aree di recente espansione con una netta delimitazione dalla campagna.



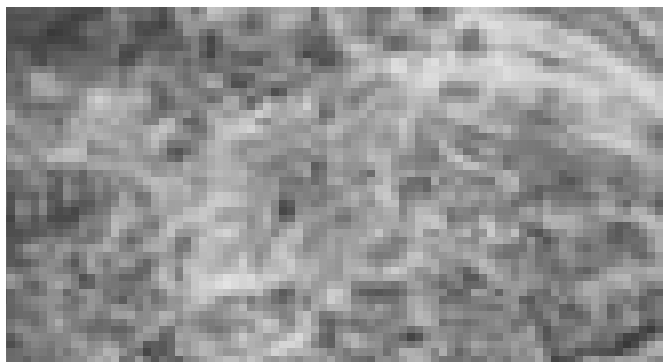
BOLOGNETTA

Città di fondazione (fino al 1882 chiamata *Ogliastro*) si è cresciuta seguendo l'andamento della *strada rotabile* (divenuta nel tempo il principale asse urbano) e lungo la quale si è estesa la zona industriale e commerciale. Appare oggi necessario un *sistema* di connessione tra vuoti urbani, piazze e campagna. Un importante ruolo di raccordo può assumerlo il verde pubblico esistente, tra margine costruito e infrastruttura stradale per nuove attrezzature a scala territoriale.



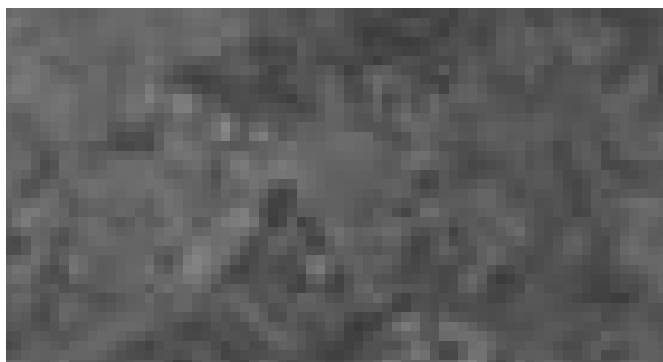
MARINEO

Città di antica origine il cui impianto medievale si forma intorno alla Rocca, su cui sorge il castello e che determina la morfologia e lo sviluppo successivo. Il territorio ha posizione strategica per la prossimità alla Riserva N.O. *Bosco di Ficuzza* (con la reggia borbonica), al *Bosco del Cappelliere* (con Rocca Busambra). La vocazione turistica impone, all'interno dello spazio urbano, la valorizzazione delle architetture storiche; nella campagna più prossima piccole strutture ricettive.



BAUCINA

Di fondazione moderna (1624), la campagna produceva grano, orzo, olio, vino, lino e pascolo per il bestiame; ma il maggiore commercio di esportazione riguardava il frumento e l'olio. Anche oggi il territorio presenta una economia esclusivamente agricola e zootecnica. La presenza di numerose fasce coltivabili offre la possibilità di incentivare i giovani a condurre una attività agricola (sfruttando anche l'aiuto della popolazione locale anziana) per una finalità che è economica e sociale.



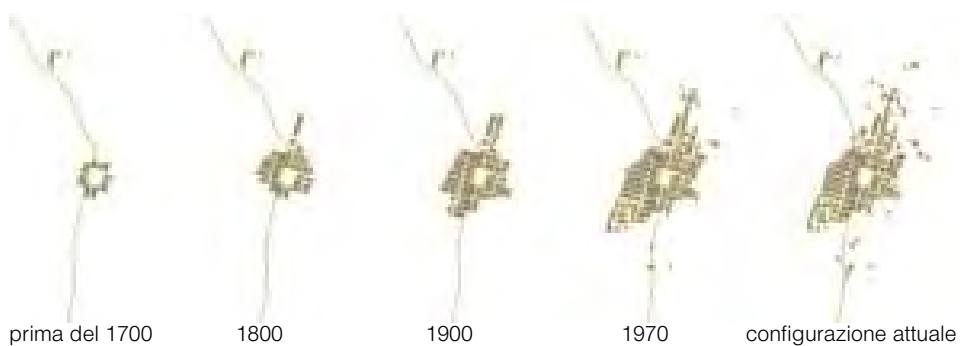
VILLAFRATI

Città di fondazione sorta intorno ad un'antica masseria, è oggi a contatto con la strada, anche se quest'area (su cui si sono insediate le attività terziarie) appartiene al comune di Cefalà Diana. Le recenti espansioni hanno tradito l'impianto urbano a scacchiera con rigidi e chiari allineamenti e la stessa campagna per cui è necessario riconfigurare i margini e le connessioni con la strada: un ruolo lo assumono i percorsi che definiscono orti e spazi verdi, intercettando direttrici e luoghi della struttura urbana.



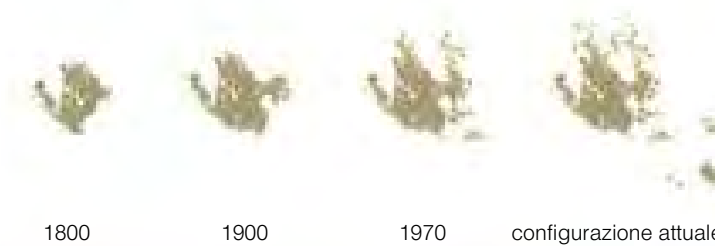
CEFALA' DIANA

Ricordata dal geografo arabo Edrisi, nasce come luogo fortificato a protezione della campagna. Il centro urbano ha una struttura geometrica proporzionata sul quadrato della piazza principale. Sul paese e sulla campagna (la cui coltivazione ha garantito un paesaggio incontaminato), si ergono i resti del castello. Nelle vicinanze sono i *Bagni Arabi*, forse l'unica architettura fatimita rimasta in Sicilia. La nuova progettualità rimanda alla valorizzazione del patrimonio architettonico e delle produzioni locali.



MEZZOJUSO

Villaggio normanno, si sviluppa particolarmente con l'insediamento di esuli albanesi che trasformano anche la campagna (hanno l'obbligo di piantare un vigneto per famiglia). La città confina con boschi e castagneti ed il paesaggio è stato compromesso dalle *seconde case*. Per arrestare il fenomeno serve la definizione di un confine chiaro tra densità urbana e spazio estensivo della ruralità. Potenzialità offrono le tradizioni greche, le uniche presenti nel sistema tra Palermo e Agrigento.



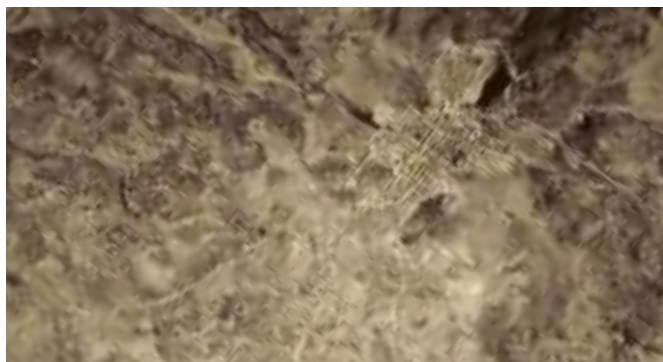
CAMPOFELICE DI FITALIA

Fondata agli inizi dell'800 (un antico borgo ancora esistente è documentato già nel 1093) in un territorio fertile (il termine fitalia indica in greco una terra fruttifera) ha autonomia amministrativa dal 1951. La crisi della campagna ha causato una pesante emigrazione e l'abbandono. La rivalutazione del paesaggio agricolo (riprendendo la tradizione produttiva, sfruttando la presenza del fiume *San Leonardo* e della fertile *Pianotta*) possono determinare nuove forme occupazionali e invertire lo spopolamento.



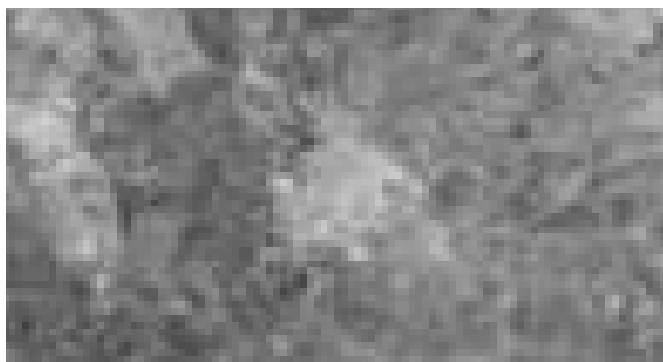
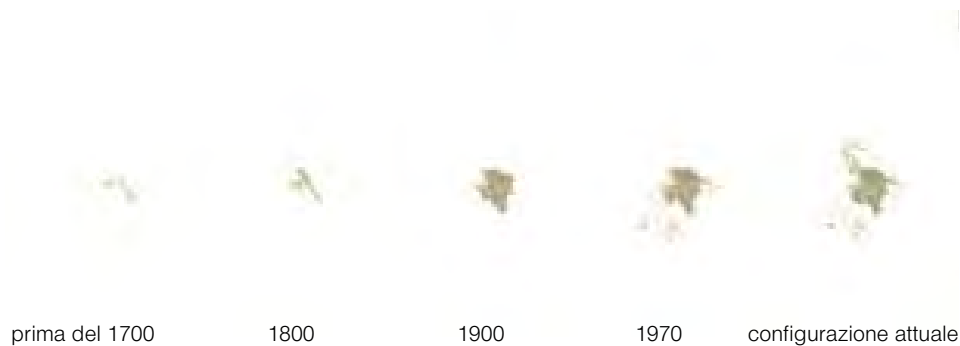
VICARI

Abitato e castello dominano la *Pianotta*, una volta *immensa valle fertile* da cui risaliva la strada «con lodevole magistero tagliata, e disposta costantemente a lumaca». Se lo spostamento della strada nel fondo valle negli anni '70 ha seccato la valle e causato la terziarizzazione, i movimenti di terra degli attuali lavori ne stanno determinando lo sconvolgimento. Un futuro possibile valorizza l'insediamento urbano (notevoli il *Castello* e la *Cuba ciprigna*) e l'agricoltura, riciclando le numerose strutture abbandonate.



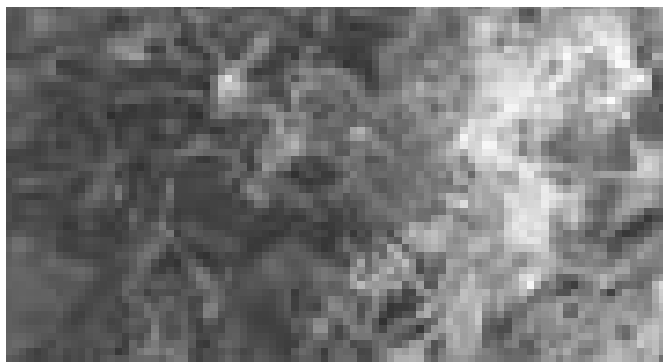
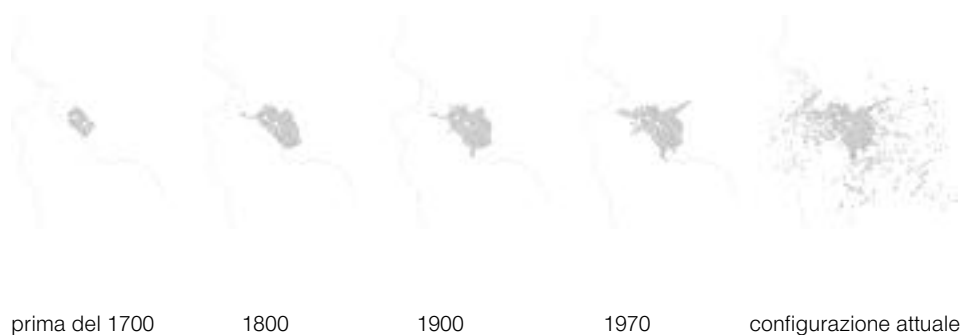
ROCCAPALUMBA

Se il vicino *borgo Manganaro* (amministrativamente appartenente a Vicari) costituisce il nodo tra la SS 189 e la SS 121 che si dirige definitivamente verso Catania, il vicino abitato di Roccapalumba è cerniera per il collegamento interno a Termini Imerese e alla costa tirrenica e snodo ferroviario della linea Palermo-Agrigento-Catania. Inizia pure la campagna a connotazione cerealicola con pochissima antropizzazione. Di recente si è sviluppata la coltura del fichidindia che ha fatto di questo territorio un'eccellenza.



LERCARA FRIDDI

Città di fondazione in prossimità di antichi insediamenti (notevole l'area archeologica di *Colle Madore*), si sviluppa in rapporto a miniere di zolfo che ne regolano la crescita e l'economia sino agli anni '60. Il centro abitato offre molti servizi a scala territoriale. Il tema dei servizi, della memoria e persistenza del paesaggio minerario, della campagna coltivata intorno all'abitato si offre per un parco agrario che serva anche a connettere strada, campagna e città, intercettando ambiti e luoghi di differenti nature.



CASTRONOVO

Di origini antichissime presenta un rilevante patrimonio architettonico e archeologico: sul *Kassar* c'è il più esteso insediamento militare bizantino che si conosca in Sicilia, sul colle *San Vitale* sono le tracce della città normanna, la chiesa di *San Pietro*, da sempre è crocevia nella storia e nella campagna. Il patrimonio legato alle risorse naturali può orientare il ridisegno del paesaggio (la via dei mulini, quella dei formaggi, la tradizione degli orti, la cultura del suolo e dei suoi prodotti).



CAMMARATA GEMINI

Cammarata e San Giovanni Gemini costituiscono un'unica realtà di cui non colgono i benefici, restando due differenti entità amministrative. Notevoli potenzialità derivano dalla morfologia dell'abitato, dal Monte Cammarata, da una vivace imprenditoria sviluppatasi nei settori agro-alimentare, zootecnico, terziario e anche in ambito industriale. La prospettiva di futuro sta nella capacità di ridefinire la *governance* e nella consapevolezza di essere porta del *Parco dei Monti Sicani*.



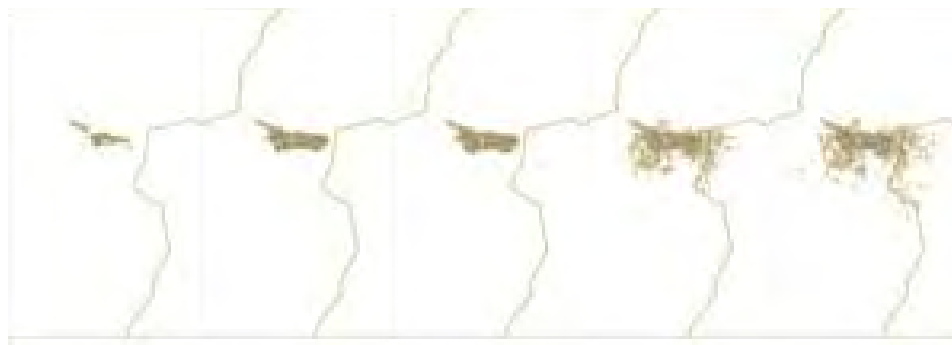
ACQUAVIVA PLATANI

Sorge nella campagna tipica dell'entroterra siciliano segnata da rilievi non molto elevati e con pochi spazi pianeggianti. L'abitato presenta un assetto regolare, negato dalla recente espansione che necessita di una riorganizzazione spaziale (con eliminazione del superfluo) per ridare senso alla forma urbana e alle relazioni con la campagna. Come altri paesi vicini ha vissuto il problema dell'emigrazione (al punto che è stato istituito il *Museo dell'Emigrazione*) da arginare con l'offerta di adeguati spazi ai giovani.



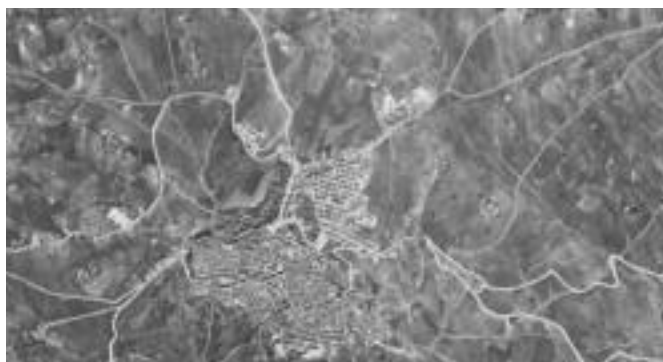
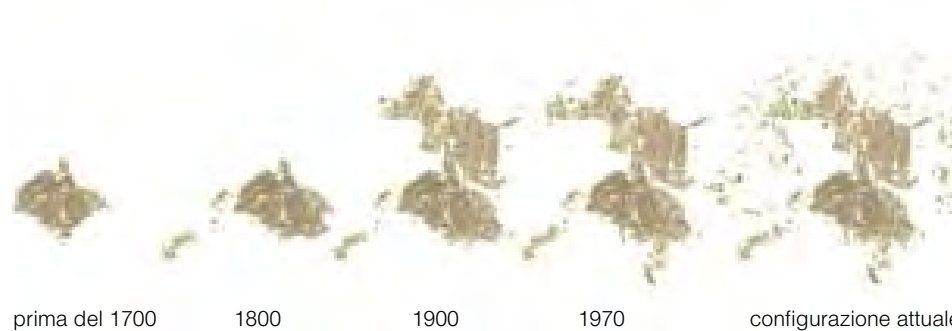
CASTELTERMINI

Il territorio in superficie fertile e ricco nel sottosuolo di minerali (zolfo e potassio), ha regolato lo sviluppo dell'abitato e della campagna. Le miniere di *Cozzo Disi* e di *Serralonga*, tra le più grandi di Europa, attive sino al 1964, hanno consentito lo sviluppo economico di un passato recente che potrebbe (attraverso la cultura delle miniere) proiettarsi nel futuro. La riconversione dell'ex Montedison (una possibile città dello sport) costruisce un nodo della *città in estensione* prossimo alla strada, alla ferrovia, al fiume.



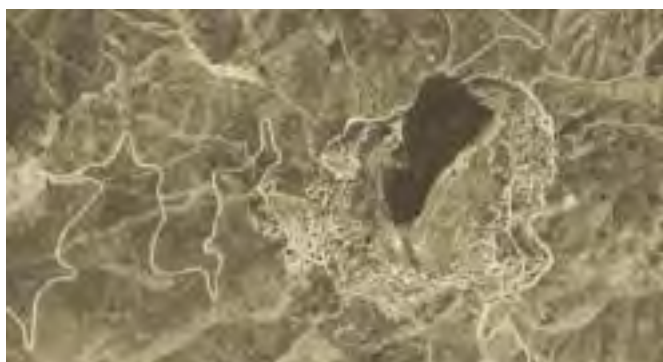
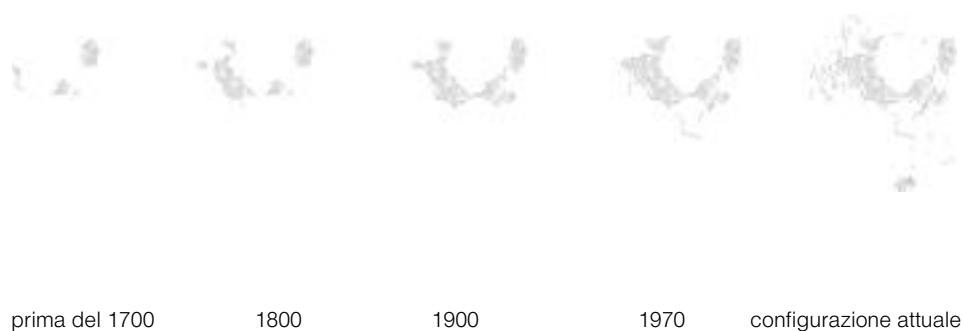
MUSSOMELI

Città medievale ha nel *Castello chiaromontano* il monumento di eccezionale richiamo. Un'attenta pianificazione urbanistica ha preservato il centro antico separandolo dall'espansione recente. È sede di servizi territoriali e la campagna produce grano, olio e vini. Componendo le potenzialità economiche e culturali, di socialità e di residenzialità, la campagna ritrova la sua forma purché difesa dall'eccesso di antropizzazione, specie nelle aree paesaggisticamente più suggestive.



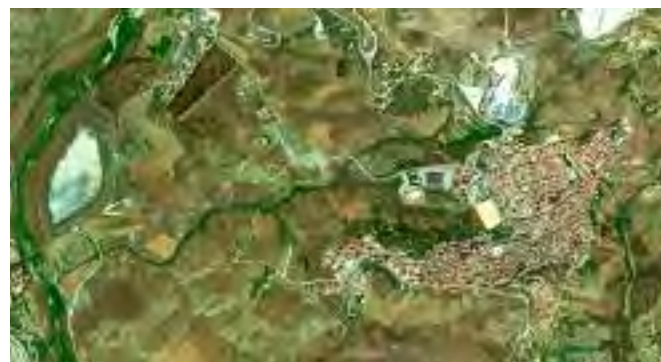
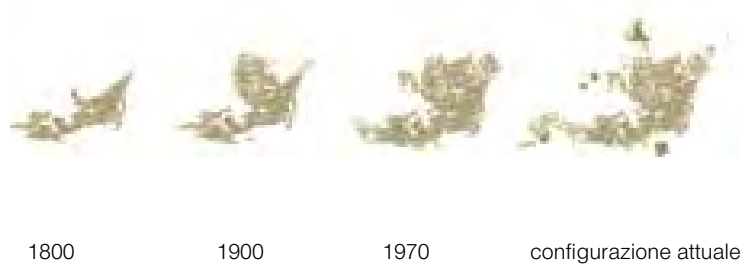
SUTERA

Di origini antiche, si sviluppa nel *Rabato*, *Rabatello* (di formazione araba) e *Giardinello* (di edificazione più recente). La morfologia dell'abitato (una collana che cinge il monte di *San Paolino* che nel 2013 è stato inserito nell'elenco dei *Borghi più belli d'Italia*), il contesto naturale e paesaggistico inducono alla trasformazione per l'ospitalità diffusa, a condizione che si riqualifichino le slabbrature recenti e la campagna più prossima, per la quale si può ipotizzare un sistema di piccoli giardini per l'orticoltura.



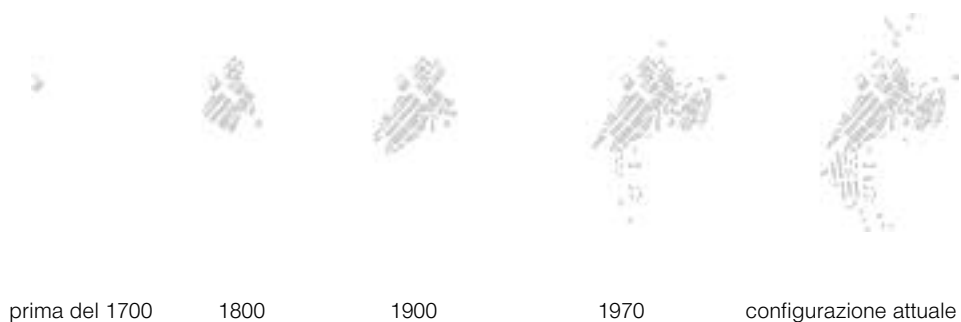
CAMPOFRANCO

Città di fondazione, diventa comune autonomo nel 1812. Le strade per Sutera e verso la SS 189 ne hanno direzionato la crescita. Il territorio vantava una produzione mineraria (zolfo e sali alcalini) rimasta attiva sino agli anni '90. Presenta oggi una vastissima (e poco fruita) area industriale (provvista di opere di urbanizzazione) fuori scala e impropriamente estesa nell'alveo del fiume Platani che ne richiede la rinaturalizzazione insieme ad operazioni di delimitazione e concentrazione.



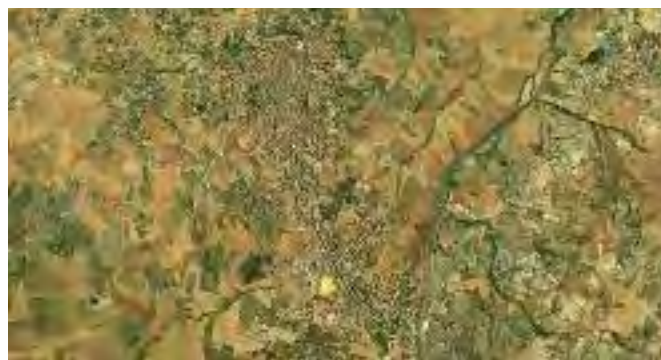
COMITINI

Città di fondazione (1627) edificata in cima alla collina dove si trovano la piazza e la *chiesa-palazzo*. L'economia, dal Settecento agli anni Sessanta, è legata alle miniere di zolfo. Ne sono testimonianza il *Museo* e il *Parco* delle miniere a partire dai quali si può impostare un progetto di sviluppo. Tenendo anche conto che la piccola dimensione, la conservazione del patrimonio architettonico, la tranquillità e facilità di movimento possono costituire garanzia di qualità della vita e premessa per l'avvenire.



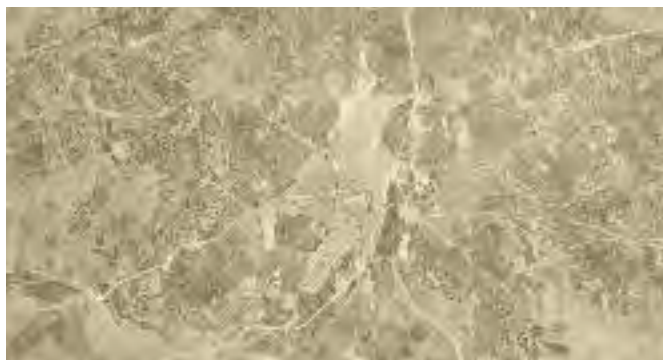
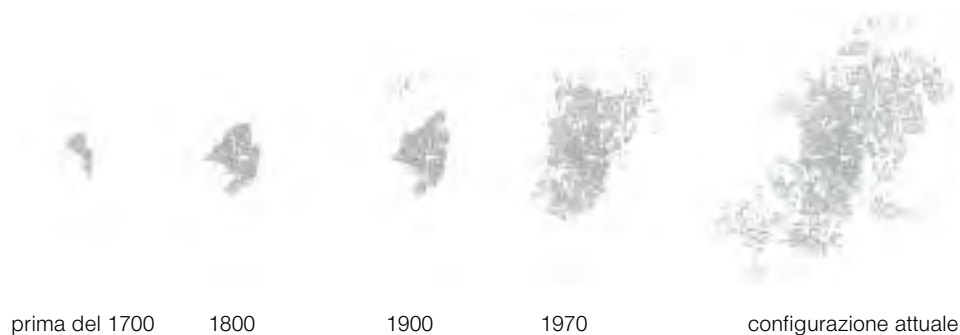
ARAGONA

Fondata nel Seicento mantiene l'impianto del centro storico che si espande dapprima per lo sviluppo economico legato alle miniere di zolfo, poi, per la vicinanza ad Agrigento in direzione della SS 189. I nuovi scenari comprendono un processo interno di riqualificazione del centro storico ed uno esterno attraverso la valorizzazione del paesaggio e della campagna, con il ridisegno del rapporto con la strada, con i margini dell'edificato recente fino al famoso sito naturalistico delle *maccalube*.



FAVARA

Di origine araba, con impianto medievale dominato dal *castello chiaramontano*. In anni recenti la città è esplosa nella campagna divenendo simbolo dell'abusivismo e del degrado urbano. La ricomposizione del paesaggio impone un ridisegno complessivo ripensando al ruolo della campagna, delle attrezzature e delle infrastrutture a scala sovracomunale. Sulla strada l'area industriale di Agrigento-Favara-Aragona è un importante polo produttivo che si propone come una città nuova nella città estesa.



I centri urbani lungo la strada Palermo-Agrigento: un arcipelago di piccole città, dissimili per storia e dimensioni ma spesso, senza consapevolezza, affini nella cultura e nelle sensibilità, insistendo del resto su un territorio fatto di terre comunicanti. Le origini risalgono agli insediamenti sparsi sin dall'antichità nell'indiviso territorio, anche se l'organizzazione urbana si compie sotto il dominio degli arabi e dei normanni o successivamente quando, a partire dal XVI secolo, si ricominciano a fondare le città.

La loro forma è definita da occasioni strutturanti (l'orografia, la morfologia dei siti, la presenza della strada) che ha determinato la specificità del principio insediativo, diventato nel tempo vissuto riconoscibile e trama, urbana sedimentasi con lentezza; le configurazioni attuali, invece, sono state raggiunte improvvisamente e con rapidità, causando l'annullamento di limiti e l'alterazione della campagna, oltre che la perdita dell'equilibrio spaziale interno. All'immagine della città (anche di quella storica) si è sovrapposta l'anonima periferia, priva di carattere, uguale sempre a se stessa.

Un importante ruolo resta, tuttavia, al paesaggio la cui persistenza percettiva è ancora richiamo alla terra, al lavoro e alla produzione agricola che per secoli ha dato sostegno e sostentamento alle città stesse.

Nelle due pagine seguenti.
Album storico della strada Palermo-Agrigento (Misilmeri, Bolognetta, Marineo, Cefalà Diana, Villafraati, Vicari, Manganaro, Lercara Friddi, Castronovo di Sicilia, Casteltermini-Montedison, Campofranco-Villaggio Faina, Comitini)





BIBLIOGRAFIA

L'antico attraversamento Palermo-Agrigento

- ADAMESTEANU D., *Note su alcune vie siciliane di penetrazione*, in "Kokalos" VIII, 1982.
- BELVEDERE O., *Sulla via Agrigento-Palermo*, in AA. VV., "Viabilità antica in Sicilia", Atti del 3° Convegno di Studi (Riposto 30-31 maggio 1987), Giarre s.d., pp. 71-73.
- CUCCO R.M., MAURICI F., *Un viaggio nella storia. Via Palermo - Messina per le montagne*, Edizioni d'arte Kalòs, Palermo 2014.
- SE SERVE SPAZIO SI PUO' ELIMINARE
- DI VITA A., *Un miliarum del 252 a.c. e l'antica via Agrigento-Palermo*, in "Kokalos" I, 1955, pp. 10-21.
- DUFOUR L., *La Sicilia disegnata. La carta di Samuel von Schmettau (1720-1721)*, Palermo 1995.
- IDRISI, *Il libro di Ruggero. Il dilietto di chi è appassionato per le peregrinazioni attraverso il mondo*, trad. di U. Rizzitano, Flaccovio Editore, Palermo 1994.
- EMANUELE E GAETANI F.M. (marchese di Villabianca), *Strade antiche e moderne di Sicilia*, ms. Biblioteca Comunale di Palermo, sec. XVIII, Qq E 90.
- FARDELLA DE QUERNFORT V., *Le stazioni di Posta Arabo-musulmane in Sicilia (secoli IX-XII)*, in "Studi di Storia Postale dal medioevo all'unità d'Italia", ed. AZIZ, Palermo 1989.
- GRECO C., MAMMINA G., *Un sito tardo-romano sulla via Agrigentum-Panormus: scavi nella necropoli di Contrada S. Agata (Piana degli Albanesi)*, in "Kokalos" XXXIX-XL, II, 2, 1993-1994, pp. 1143-1163.
- PRAG J. R. W., *Il miliario di Aurelius Cotta (ILLRP n. 1277): una lapide in contesto*, in "Atti delle V Giornate Internazionali di Studio sull'area Elima" (Erice, 12-15 ottobre 2003), Pisa 2006, II, pp. 731-744.
- SANTAGATI L., *Viabilità e topografia della Sicilia antica*, voll. I-II, Edizioni Lussografica, Caltanissetta 2006-2013.
- TESORIERE G., *La viabilità antica in Sicilia*, in "Urbanistica" n. 3, 1949.
- TESORIERE G., *Viabilità antica in Sicilia, dalla colonizzazione greca all'unificazione (1860)*, Selezione Tecnica, Palermo 1994.
- UGGERI G., *La viabilità della Sicilia in Età Romana*, in "Rivista di Topografia Antica", suppl. II, Galatina 2004.
- VASSALLO S., *Pizzo Nicolosi*, in "Sicilia Archeologica" 57-58, XVIII, 1985, pp. 115-148.
- VASSALLO S., *Montagna dei Cavalli*, in AA.VV., "Di terra in terra. Nuove scoperte archeologiche nella provincia di Palermo", Palermo 1993, pp. 116-136.
- La strada Palermo-Agrigento**
- ABBATE E MIGLIORE S., *Guida per Palermo*, Tipografia Clamis e Roberti, Palermo 1844.
- AMOROSO S., CANNAROZZO S., *Le ferrovie in Sicilia*, in "Quad. dell'Ist. di Trasporti", Palermo 1979.
- BALSAMO P., *Appunti del viaggio fatto in Sicilia e particolarmente nella contea di Modica*, Reale Stamperia, Palermo 1809.
- O. CANCELILA, *Il problema stradale sino all'unificazione*, in "Storia di Sicilia", vol. II, Palermo 1978.
- C. CARDAMONE, *Contributi gli studi sulla viabilità siciliana: saggio di bibliografia*, in GIUFFRÈ M. (a c. di), "Città nuove in Sicilia, XV-XIX sec.", Vittorietti editore, Palermo 1979.
- DI SALVO B., *Progetto di Riforma della strada consolare da Palermo a Messina per le Montagne*, Tipografia Francesco Abbate, Palermo 1813.
- GASTONE C. conte della Torre di Rezzonico, *Viaggio della Sicilia*, Tipografia eredi Abbate, Palermo 1828.
- GIACHERY G., *Memoria descrittiva della Sicilia e dei suoi mezzi di comunicazione fino al 1860*, Palermo 1861.
- GUERRA C., *Memoria sulle pubbliche strade in Sicilia*, Napoli 1784.
- GUERRIERI M., MARINO R., CRISAFULLI A, *La pianificazione stradale in Sicilia prima dell'Unità d'Italia*, in D'AGOSTINO S. (a c. di), "Storia dell'Ingegneria", Atti del 2° Convegno Nazionale, Cuzzolin editore, Napoli 2008, pp. 1205-1214.
- JAFORTE E., *Lavori Stradali in Provincia di Palermo*, in "Le Strade" n. 2, 1947.
- LO FARO F.M., *Ingegneri e lavori pubblici in Sicilia tra Sette e Ottocento*, in BUCCARO A., FABBRICATORE G., PAPA L.M. (a c. di), "Storia dell'Ingegneria", Atti del 1° Convegno Nazionale (Napoli 8-9 marzo 2006), vol. II, pp. 921-932.
- PEREZ G., *La Sicilia e le sue strade (1861)*, in TRASELLI C., "Un secolo di politica stradale in Sicilia", S. Sciascia Editore, Caltanissetta-Roma 1962.
- PERSICHELLI (consulta del brigadiere), Napoli gennaio 1789, Archivio di Stato di Palermo (busta 5.500).
- POSSENTI C., *Relazione al Signor Ministro dei Lavori Pubblici in visita delle opere di ponti e strade e di porti, spiagge e fari nelle province siciliane*, Tipografia Internazionale, Milano 1865.
- PRATELLI A., *I lavori della prima conferenza sulla viabilità in Sicilia*, in "Le Strade" n. 10, 1947.
- SCROFANI S., *Sicilia. Utilizzazione del suolo nella storia, nei redditi, nelle prospettive*,

E.S.A., Palermo 1962.

SERGIO V.E., *Lettera sulla pulizia delle pubbliche strade di Sicilia* (1777) in n.C. Trasselli (a.c. di), "Un secolo di politica stradale in Sicilia", S. Sciascia Editore, Caltanissetta-Roma 1962.

TESORIERE G., *Le strade e le ferrovie in Sicilia*, Zedi Italia, Palermo 1995.

TESORIERE G., CELAURO B., GIUFFRÈ O., *Piano decennale della Viabilità di Grande Comunicazione, Il contributo della Regione Sicilia*, Palermo 1984.

TOCCHETTI L., *La viabilità nell'Italia Meridionale*, in "Le Strade" n. 3, 1947.

TOURING CLUB ITALIANO, *Strade d'Italia. Paesaggi, itinerari, luoghi*, Touring Editore, Milano 2013.

ZECHINI Q., *Le strade italiane nel primo centenario dell'Unità nazionale*, in "Autostrade" diversi numeri, 1961-62.

Campagna e città

BARBERA G., BIASI R., MARRINO D., *I paesaggi agrari tradizionali*, Franco Angeli, Milano 2014.

BAZAN, G., BAIAMONTE, G., RAIMONDO, F.M., *Analisi della naturalità del mosaico territoriale in Sicilia*. Atti 12a Conferenza nazionale ASITA. Bari 2009.

BAZAN, G., BRULLO, S., RAIMONDO, F.M., SCHICCHI, R., *Le serie di vegetazione della*

Regione Sicilia, in "La vegetazione d'Italia", Palombi Editori, Roma 2010, pp. 429-470.

BASIRICÒ T., *Architettura e tecnica nei borghi della Sicilia occidentale*, Edizioni fotograf, Palermo 2009.

BONANNO L., *Architetture del paesaggio. Ponti di Sicilia*, Medina, Palermo 1999.

CARACCILO E., *La nuova urbanistica nella bonifica del latifondo siciliano*, in Ente Colonizzazione del Latifondo Siciliano, "Il latifondo siciliano", Pezzino, Palermo 1942.

DUFOUR L., *Nel segno del Littorio. Città e campagne siciliane nel ventennio*, Lussografica, Caltanissetta 2005.

GIUFFRÈ M. (a.c. di), *Città nuove di Sicilia XV-XIX secolo*, Vittorietti editore, Palermo 1979.

MARINO P., CASTELLANO G., BAZAN G., SCHICCHI R., *Carta del paesaggio e della biodiversità vegetale dei monti Sicani sud-orientali (Sicilia centro-occidentale)*, in "Quad. Bot. Ambientale Appl." 16, 2005, pp. 3-60.

NATOLI L. *La città-paese di Sicilia*, Quaderno n. 7 della Facoltà di Architettura dell'Università di Palermo, ottobre 1965.

PROVENZANO I., *Città e campagna in Sicilia: le trasformazioni del paesaggio*, Pubbliciscula, Palermo 1998.

RAIMONDO, F.M., *Carta del paesaggio e della biodiversità vegetale della provincia di Palermo*, in "Quad. Bot. Amb. Appl." 9, 1998, pp. 1-160.

RAIMONDO F.M., SCHICCHI R. *La dimensione vegetazionale*, in TERRANA A. (a.c. di) "Piano territoriale paesaggistico Agrigento - Tematiche paesaggistiche, Guida alla lettura", Assessorato BB. CC. AA. e P.I. Soprintendenza di Agrigento, Caltanissetta 2009, pp. 39-48.

VICARI N., *L'urbanistica rurale*, in N.G. Leone (a.c. di), "Edoardo Caracciolo. Urbanistica, architettura, storia", Franco Angeli, Milano 2014, pp. 99-104.

Paesaggi e luoghi della contemporaneità

AUGÉ M., *Tra i confini, Città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori Editori, Milano 2007.

CARAVAGGI L., MENICHINI S., PAVIA R., *Strade paesaggi*, coll. Babele, Meltemi Editore, Roma 2004.

CASSATELLA C., *Iperpaesaggi*, testo & immagine, Torino 2001.

GREGOTTI V., *La strada: tracciato e manufatto*, in "Casabella" 553-554, gen.-feb. 1989, pp. 2-5.

ISOLA A. (a.c. di), *in.fra Forme insediative e infrastrutture*, Marsilio Editori, Venezia 2002.

LEONE N.G., *Itatour. Visioni ter-*

ritoriali e nuove mobilità, Franco Angeli, Milano 2012.

MAFFIOLETTI S. (a.c. di), *Paesaggi delle infrastrutture*, Il Poligrafo, Padova 2005.

MAFFIOLETTI S., SORDINA R., *Spazi, figure, paesaggi delle strade contemporanee*, Il Poligrafo, Padova 2009.

MAGNAGHI A. (a.c. di), *Il territorio dell'abitare. Lo sviluppo locale come alternativa strategica*, Franco Angeli, Milano 1994.

MARGAGLIOTTA A., TUZZOLINO G.F., *Spazi di città. Spazi di natura*, Edizioni Abadir, Palermo 2007.

MARGAGLIOTTA A., *Aprire recinti*, in "Progetto e costruzione", Ila Palma, Palermo 2004, pp. 115-116.

TUZZOLINO G.F., *La poetica del limite*, Ila Palma, Palermo 2001.

TUZZOLINO G.F., *La misura e lo sguardo. L'architettura nel paesaggio delle differenze*, coll. "Mosaico", Libria, Melfi 2012.

SECCHI B. (a.c. di), *On Mobility. Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio*, Marsilio Editori, Venezia 2010.

TERRANA A. (a.c. di), *Paesaggio in attesa: temi del piano territoriale paesaggistico Agrigento*, Regione Siciliana, Ass. Beni Culturali, Ambientali e della Pubblica Istruzione, Caltanissetta 2009.

NOTE BIOGRAFICHE DEGLI AUTORI

Valentina Acierno

Ricercatore di *Progettazione architettonica* del Dipartimento di Architettura di Palermo. È docente di *Progettazione architettonica* e *Architettura degli Interni*, in Seminari internazionali, workshop e master. La sua ricerca è volta soprattutto al progetto urbano. Nell'attività professionale ha avuto riconoscimenti in ambito dell'architettura degli interni e del design.

Salvatore Amoroso

Professore ordinario di *Teoria e Tecnica della Circolazione* nella Scuola Politecnica di Palermo. Ha una vasta produzione scientifica nel campo dei trasporti; ha curato studi nel settore storico, con particolare riguardo alla Sicilia. Ha pubblicato: *Il trasporto pubblico a Palermo* (1985); *Le stazioni ferroviarie di Palermo* (2000); *150 anni di aeronautica in Sicilia* (2011).

Giuseppe Bazan

Professore associato di *Botanica Ambientale e Applicata*, presso il Dipartimento di Scienze e Tecnologie Biologiche Chimiche e Farmaceutiche di Palermo, insegna Botanica applicata ed Ecologia del paesaggio. Svolge attività di ricerca nel campo della floristica, della scienza della vegetazione, dell'ecologia del paesaggio e della cartografia geobotanica in ambiente G.I.S.

Aurelio Burgio

Dottore di ricerca in Archeologia-Topografia, è ricercatore di *Topografia antica* all'Università di Palermo; insegna nel CdS in Beni Culturali e nel CdS in PTUA. Si occupa di topografia e storia del paesaggio antico; sui territori di Himera e Alesa ha pubblicato: *Resuttano, Forma Italiae 42* (2002), *Il paesaggio agrario nella Sicilia ellenistico-romana: Alesa e il suo territorio* (2008).

Domenico Costantino

Professore associato di *Urbanistica*, ha insegnato fino al 2011 nel CdS in Ingegneria edile - Architettura di Palermo. È autore di saggi, articoli e monografie sulla città storica e contempora-

nea e sul paesaggio siciliano, tra cui: *The landscape of the sicilian islands: development perspective* (2010); *Verso la smart city* (2012); *Urbans smartness: Tools and experiences* (2014).

Vincenzo Falletta

Ingegnere è Dirigente della Regione Siciliana e dal 2007 dirige il *Servizio delle Infrastrutture Viarie – Sicurezza Stradale* dell'Assessorato Infrastrutture e Mobilità - Dipartimento Infrastrutture, Mobilità e Trasporti. Si occupa principalmente di programmazione e attuazione delle infrastrutture viarie nell'ambito dei Programmi comunitari e nazionali.

Antonino Margagliotta

Professore associato di *Composizione Architettonica*, insegna nei CdS in Ingegneria edile - Architettura di Palermo e in Architettura di Agrigento. Responsabile dell'unità di ricerca locale PRIN 2009 e di altre iniziative di Ateneo, è autore di saggi, articoli e monografie sul progetto di architettura. Tra i suoi libri: *Le forme del dialogo* (2006), *Aesthetics for living* (2010), *Composizione Musica Architettura* (2013).

Federico Murrone

Dottore di ricerca in Ingegneria Idraulica, è Dirigente Tecnico Progettazione e Nuove Costruzioni presso la Direzione Regionale Sicilia di ANAS S.p.A. e dal 2000 Responsabile del Procedimento e Direttore dei Lavori di importanti opere infrastrutturali. Già professore a contratto di Costruzioni Idrauliche e di Idraulica Ambientale presso l'Università di Salerno.

Andrea Piraino

Professore ordinario di *Diritto Costituzionale* presso la Scuola delle Scienze Giuridiche ed Economico-Sociali di Palermo, è stato assessore del Governo della Regione Siciliana, segretario generale dell'AnciSicilia, consigliere comunale di Palermo. Tra le sue pubblicazioni: *Il Governo Locale in Sicilia* (2014); *Dall'Autonomia al Federalismo. L'istituzione dei liberi consorzi e delle città metropolitane in Sicilia* (2013).

Paola Nicita

Storica dell'arte e curatrice, si occupa di temi legati al paesaggio, al corpo, all'indagine sociale. Tra i progetti recenti, *Jean- Luc Nancy: la danza*, Biennale Danza di Venezia; *L'avant garde européenne après la seconde guerre mondiale*, Giornata internazionale di studi, Centre André Chastel, Université Paris-Sorbonne.

Giovanni Palazzo

Professore associato di *Composizione architettonica*, ha insegnato fino al 2011 nel CdS in Ingegneria edile - Architettura di Palermo. Ha collaborato con le Soprintendenze per i Beni Culturali della Regione Siciliana in ricerche sul patrimonio storico-artistico. Ha fatto parte del Consiglio Nazionale per i Beni Culturali e Ambientali; collabora alla redazione della rivista *Kalòs Arte in Sicilia* ed è curatore delle monografie *Luoghi di Sicilia*.

Salvatore Rugino

Dottore di ricerca in *Progetto architettonico e Analisi urbana*. Ha conseguito il Master in *Architettura Digitale* ed è stato titolare di un assegno di ricerca. Professore a contratto presso la Facoltà di Architettura di Palermo, è curatore e autore di articoli e libri. Ha partecipato a numerosi concorsi di progettazione ottenendo premi e segnalazioni.

Serena Sanzo

Presso l'Università di Palermo ha conseguito la laurea in Conservazione dei Beni Culturali e il Master in Sistemi Informativi Territoriali; all'Università *La Sapienza* di Roma ha conseguito la specializzazione in *Archeologia classica*. È consulente presso la Soprintendenza per i BB.CC.AA. di Agrigento per la stesura del Piano Paesaggistico Provinciale.

Adriana Sarro

Professore associato di *Composizione architettonica*, svolge attività didattica nel CdS in Architettura di Palermo. È responsabile di workshop e ricerche sulle città del Mediterraneo. Tra i suoi

libri: *Mutazioni Urbane Villard 12 un progetto per la città di Palermo* (2012), *Architetture e progetto urbano nella città di Tunisi e nel Mediterraneo* (2013), *Nei luoghi dell'accoglienza, progetti per Lampedusa e Palermo* (2014).

Rosario Schicchi

Professore ordinario di *Botanica sistematica* presso l'Università di Palermo, Direttore del C.I.R.I.T.A. e del Museo Naturalistico *F. Minà Palumbo* di Castelbuono. Ha coordinato progetti di ricerca sulla salvaguardia del germoplasma di specie agrarie e forestali in pericolo di estinzione e la redazione di Piani di Gestione. È autore di monografie e articoli riguardanti biodiversità e paesaggio vegetale

Fabio Sedia

Assegnista e dottore di ricerca *Europaes* in *Composizione architettonica* presso l'Università di Palermo e la ETSAM di Madrid. Svolge attività di ricerca in l'Italia e Spagna. Ha partecipato a concorsi di progettazione e relazionato in convegni e seminari internazionali. Ha pubblicato diversi saggi e articoli.

Roberta Torre

Regista di cinema, teatro e arte visuale, ha realizzato lungometraggi premiati in festival internazionali e vincitori di numerosi David di Donatello (*Tano da Morire*, *Sud Side Story*, *Angela*, *Mare Nero*, *I baci mai dati*). Ha insegnato al *Centro Sperimentale di Cinema* di Palermo e all'Università di Bloomington, Indiana. Ha pubblicato il libro *I baci mai dati* (2011).

Giovanni Francesco Tuzzolino

Professore associato di *Composizione architettonica*, insegna nei CdL in Architettura di Palermo e di Agrigento. Ha pubblicato saggi e monografie tra cui: *Cardella*, *Pollini. Architettura e didattica* (2001), *La poetica del limite* (2001), *La misura e lo sguardo*. (2012), *City and desert* (2012), *Nei luoghi dell'accoglienza, progetti per Lampedusa e Palermo* (2014). È direttore della collana *Architettura e Progetto* per le edizioni Ila Palma.

GANGEMI EDITORE
INTERNATIONAL PUBLISHING

www.gangemi.com

La consapevolezza della modernità porta a interrogarsi sulla natura morfologica e dimensionale dei nuovi *luoghi* per comprenderne il senso delle relazioni spaziali e tentarne un'elaborazione estetica. A partire dal concetto di *città in estensione*, si è voluto elaborare un quadro interpretativo e progettuale nel territorio interno della Sicilia definito dalla strada che congiunge Palermo e Agrigento, il Tirreno e il Mare Africano, contrassegnato da numerose città-paese, dalla campagna agricola, dai luoghi ibridi della città diffusa. In questo paesaggio il progetto di architettura è stato assunto per determinare e proporre strategie e forme per lo sviluppo del territorio.

The awareness of modernity implies the analysis of morphological and dimensional aspects of the new *places* in order to understand the meaning of spatial relationships and develop an aesthetic definition of the processes. Starting from the concept of the *city in extension* developed, an interpretative and design framework has been developed within the Sicilian territory which is distinguished by the road connecting Palermo with Agrigento, the Tyrrhenian Sea with the African Sea and characterized by several city-villages, the rural countryside as well as the hybrid places of the urban sprawl. In this landscape the architecture project has been taken into consideration to identify and promote strategies and forms for the development of territory.

ISBN 978-88472-2925-7



9 788849 229257

€ 28,00 \$ 32
WORLDWIDE DISTRIBUTION
& DIGITAL VERSION EBOOK/APP:
www.gangemieditore.it