



**COMUNE DI STATTE  
PROVINCIA DI TARANTO**

**CENTRO STORICO  
RECUPERO E VALORIZZAZIONE CENTRI MINORI**

**ALLEGATO A**

**RELAZIONE TECNICA**

**PROGETTO DEFINITIVO  
APRILE 2010**



**Progettista: ing. Luigi PIGNATELLI**

**Responsabile del procedimento: arch. Lorenzo NATILE**

## **1. Descrizione del sito.**

L'intervento in oggetto è ubicato in un contesto urbano di impianto storico con caratteri di elevata densità insediativa (*da pag 40 relazione PUG*).

La città storica rappresenta quella parte di città costituita dall'area storica centrale, di impianto ottocentesco, riconoscibile dalla conformazione degli isolati, prevalentemente chiusi, con fronte continuo lungo strada, a tipologie edilizie a due piani compreso il piano terra, in genere rialzato per la presenza di locali interrati adibiti a cantina

Gli edifici sono realizzati in prevalenza in pietra di tufo e sono spesso dotati di spazi pertinenziali nella zona retrostante adibiti originariamente ad orti, oggi destinati a giardini privati.

Si individuano due tipologie prevalenti di tessuto urbano:

- *tessuto ad isolati chiusi o a corte pluripiano*, con altezza massima di tre piani e fronte continuo su strada, a prevalente destinazione residenziale, costituiti dall'aggregazione di edifici in linea;
- *tessuto chiuso consolidato ad alta densità*.

**Gli spazi comuni sono spesso il luogo di risulta del costruito, ulteriormente degradati dall'espandersi incontrollato dell'utilizzo dell'automobile privata, in tessuti fragili quanto preziosi.**

**E in quanto tali da recuperare proprio per la riqualificazione della città.**

## **2. Descrizione dell'intervento.**

L'intervento consiste nella ripavimentazione degli ambiti pubblici, nella loro ridefinizione formale, nella predisposizione di canalette interrato per la posa degli impianti elettrici per la pubblica illuminazione, e nella realizzazione di tratti di fogna bianca per lo smaltimento delle acque meteoriche.

### ***2.1.- La riqualificazione degli ambiti pubblici: dal recupero al riuso.***

La storia del Comune di Statte, il più giovane della Provincia di Taranto, "borgata" del capoluogo fino alla sua nascita come comune indipendente, insieme a dinamiche ben note di espansione urbana, hanno condotto il nucleo primigenio dell'abitato a trascurare le proprie peculiarità, che costituiscono generalmente gli attrattori delle città, i propri punti di forza.

Stiamo parlando di un aspetto ormai trascurato, quando non completamente cancellato, dalla "cassetta degli attrezzi" degli urbanisti: la bellezza.

Che in un centro storico è incernierata su pochi elementi (le invarianti strutturali?), da tutelare e/o potenziare: i materiali e le morfologie che, ripetute, evolvono verso la tipologia.

Questo armamentario di ricchezza è coperto da una spessa coltre di incuria. Riscontrabile sia verso la forma e l'uso degli ambiti pubblici, siano essi le strade o gli slarghi, oggetto diretto dell'intervento di **Recupero e Valorizzazione**, siano le parti pubbliche degli edifici privati, le facciate, spesso strutturate con forme e materiali assolutamente non idonei, siano anche gli elementi naturali, veri giacimenti di ricchezza, non solo dal punto di vista strettamente naturalistico, ma anche come generatori di sviluppo ed occupazione.

Sviluppo ed occupazione che possono rappresentare una sicura declinazione della "dimensione territoriale dello sviluppo", così come indicata sia nel Documento Strategico della Regione Puglia 2007-2013 (cfr BUR Puglia n.102-2006), sia nel Programma Operativo FESR 2007-2013 (cfr BUR Puglia n. 31-2008).

In particolare il PO FESR, riferendosi al proprio sistema di “**macro obiettivi**”, mira ad interagire estesamente con alcuni macro obiettivi trasversali, di assoluta priorità per la Puglia, auspicando che sul piano operativo essi possano trovare attuazione all’interno di ciascuna linea di intervento, indicando la seguente triade:

- \_ sviluppo sostenibile;
- \_ pari opportunità;
- \_ **dimensione territoriale dello sviluppo.**

## **2.2.- Lo stato di fatto: Centro Storico o megaparcheggio?**

Per perseguire indirizzi di riqualificazione conseguenti alle premesse è utile evidenziare quali sono gli elementi che attualmente rendono l’area del centro storico poco attrattiva, priva di identità.

L’analisi è incernierata sull’insieme degli spazi pubblici collettivi che, organizzati così come sono, non contribuiscono a rendere piacevole stare e passeggiare.

### **2.2.3 – La gerarchia degli spazi.**

In particolare le sezioni stradali hanno una dimensione mediamente molto ridotta, che non consente, o non consentirebbe, contemporaneamente la sosta delle auto, il loro transito, ed il passaggio pedonale, così come dimostrato dalle seguenti fotografie.

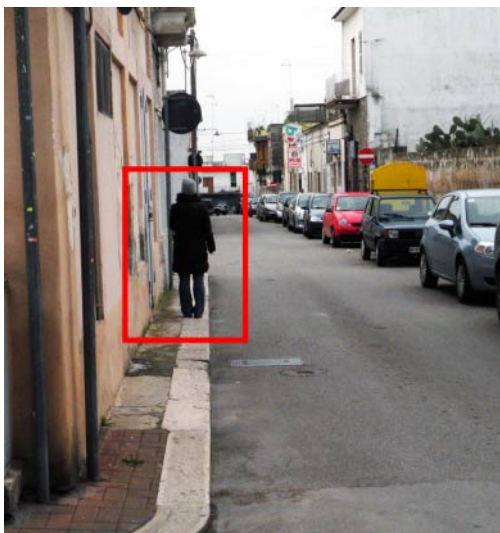


foto n.1



foto n.2



foto n.3



foto n.4

Le immagini sopra riprodotte dimostrano come il semplice camminare sia divenuto un gesto assolutamente innaturale; la ridottissima dimensione del marciapiede (*foto n.1*) costringe a procedere come se si fosse in equilibrio su di un filo, allineando i passi per non porre un piede sul marciapiede e l'altro sulla sede carrabile; è impossibile camminare a fianco ad un'altra persona, anche se una delle due è un bambino il quale, tra l'altro, dovrebbe camminare mano nella mano ad un adulto, oppure portando in mano qualche oggetto (*nella foto n.2 una mamma con in mano un triciclo, preceduta dal figliolo, seminascosto nell'immagine*); gli ostacoli, costituiti anche dai segnali stradali, costringono a scendere dal gradino del marciapiede (*foto n.3*); anche gli ingressi alle abitazioni costituiscono dei punti di frizione al normale utilizzo della strada (*foto n.4*).

Esistono poi casi in cui sulla sede pedonale risulta impossibile camminare, per degli ostacoli fissi costituiti dalle scale di accesso alle abitazioni poste al piano rialzato ed alle auto in sosta (consentita) (*foto da 5 a 7*).



foto n.5



foto n.6

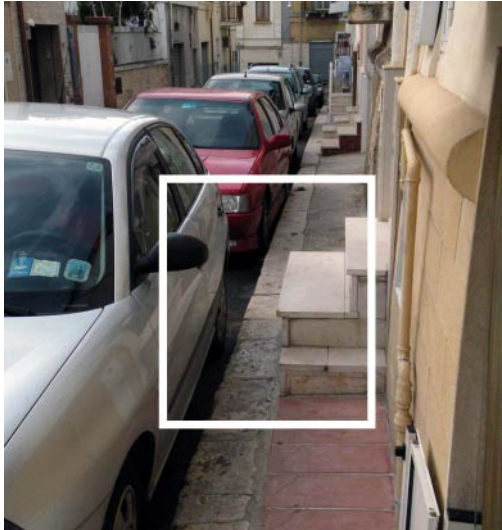


foto n.7



foto n.8

In altri casi, invece, lo spazio per camminare è ridotto ad una sola striscia, (foto n.8-9), su cui insistono anche i gradini di accesso alle abitazioni; a volte le strade si riducono a dei "cunicoli" costituiti dalla parete in muratura degli edifici e dalle auto in sosta (foto n.10).



foto n.9



foto n.10

Altro tema è quello della *indeterminatezza*, sia degli usi dello spazio che della sua forma.

È il caso dei rari slarghi presenti nell'area di progetto: Largo Lepanto, prospiciente alla chiesa, ed i due slarghi di via Rossano e vicolo S. Antonio per i quali, a testimonianza della loro sottoutilizzazione, è la definizione toponomastica di via ed addirittura vicolo in vece di piazza o largo.

Nel caso di Largo Lepanto, esso corrisponde planimetricamente alla parte bassa del sagrato della chiesa; è attualmente utilizzato come parcheggio libero per auto ed è pavimentato con bitume (*foto n. 11*).



**foto n. 11**



Fig. n.1 – Largo Lepanto

Altro luogo fortemente indeterminato e scarsamente caratterizzato è via Rossano: si tratta di uno spazio di forma trapezoidale in cui non è assolutamente assegnata una gerarchia agli spazi, trattati indifferentemente

con lo stesso materiale, bitume, e disordinatamente utilizzata come area di parcheggio per le auto (fig. n.2 e foto n. 12).



Fig. n.2 – Via Rossano



foto n. 12

Anche vicolo Sant'Antonio, trasformato in tempi recenti in slargo ma rimasto vicolo nella toponomastica, sebbene appaia curato nella disposizione degli stalli per le auto e piantumato con roverelle, non costituisce però un luogo di ritrovo, uno spazio accogliente nel quale sostare, ma un'area a parcheggio dedicata agli utenti del vicino ufficio postale (*fig. n.3, foto n. 13-14*).



Fig. n.3 – Vicolo Sant'Antonio



Foto n. 13



Foto n. 14

Si nota bene come i luoghi deputati allo “stare insieme” siano residuali (*foto n. 15-16*).



Foto n. 14

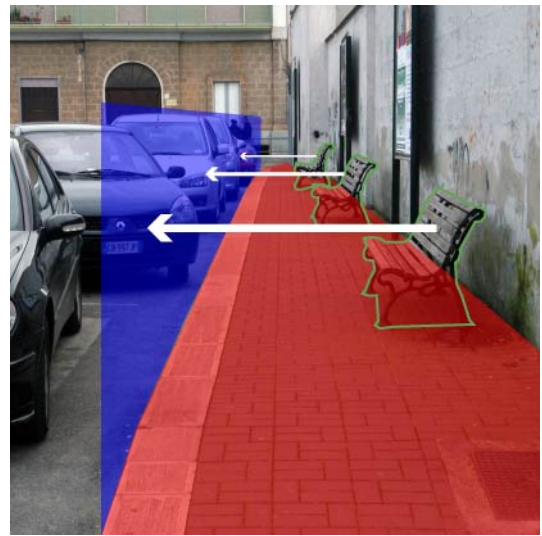
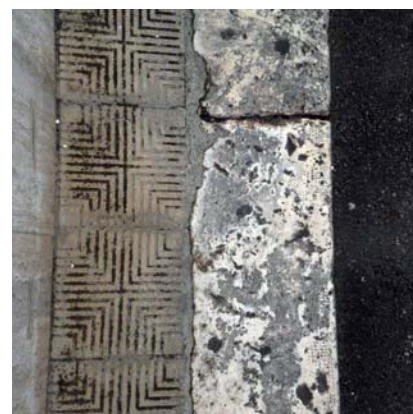
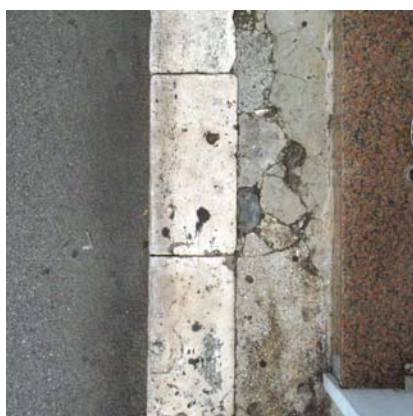


Foto n. 15

### **2.2.3 – I materiali.**

Dall'osservazione attenta dei materiali usati per la pavimentazione e per l'arredo urbano, appare evidente lo stato di assoluto degrado e trascuratezza: elementi che non stimolano affatto un "senso di appartenenza" o di affezione al luogo. Questo ha sicure riverberazioni sul senso civico diffuso dei cittadini abitanti e del loro senso di rispetto verso la sfera pubblica, sia essa istituzionalmente intesa, che riferita ai rapporti "di vicinato".

Segue di seguito un breve abaco delle pavimentazioni utilizzate, ognuna diversa dalle altre e tutte poco curate e non adeguatamente mantenute.





## **2.2.- Il progetto di “Recupero e valorizzazione”.**

Il progetto di “Recupero e valorizzazione” del centro storico è indirizzato verso una nuova attenzione alla trasformazione dello spazio pubblico e del suo uso.

L'intervento in oggetto non è un semplice intervento di manutenzione, ordinaria o straordinaria, dei manti stradali o delle superfici dei marciapiedi.

Esso si conforma piuttosto come l'aspetto materiale della volontà di **recupero e valorizzazione** di un ambito urbano storico, nucleo originario dell'abitato del Comune di Statte.

Il progetto si inserisce, infatti, all'interno di un ampio piano-programma integrato di sviluppo territoriale, denominato **Va.L.O.R.E.** (**Valorizzazione dei Luoghi e delle Opportunità per il Rilancio Economico**), il cui obiettivo è quello di costruire un sistema coerente di azioni, di carattere materiale, come in questo caso, ma anche di natura immateriale, per rafforzare il sistema socio-economico della comunità stattese.

La riqualificazione si realizza attraverso le grandi scelte sulla mobilità, la riconnessione di trame urbane, il ripensamento di spazi minuti, gli interventi alla piccola scala.

Tutti tentativi di estendere il senso della città storica agli sviluppi successivi.

La perdita di vivibilità e di appiattimento della immagine della città sono aspetti tangibili del degrado fisico, per combattere i quali è necessario intervenire con opportune politiche, capaci di incidere sui motivi del degrado, nonché sui suoi effetti tangibili, avviando un processo di rigenerazione che restituisca appeal a questo quartiere, dotato di pochi ma incisivi attrattori.

**Le piazze, la percorribilità pedonale, l'acqua**, che sono stati elementi inconfondibili delle nostre città nei secoli, dovranno tornare ad assumere un ruolo preminente nella ricostruzione dell'*immagine* e della *vivibilità* della città. È necessario desumere dagli studi storici i significati e le trasformazioni degli spazi collettivi per conservare lo spirito della città, perché i cittadini si riconoscano nei propri luoghi. O, ancora meglio, riconoscano i luoghi della città come propri.

Il senso di appartenenza al luogo è il presupposto primo perché lo spazio sia vissuto, mantenuto, coltivato, reinterpretato.

La qualità della vita nella città è certamente assegnata al livello degli oggetti architettonici e degli spazi urbani, alla fruizione visiva dei suoi scenari, ma dipende anche dalla sua accessibilità, e percorribilità (traffico, parcheggi, pedonalizzazioni), dalla disponibilità e fruibilità del verde, dal controllo della scala minuta (arredo, materiali, dettagli), dall'adeguatezza dei suoi impianti tecnologici.

Gli oggetti le attrezzature necessarie alla fruizione degli spazi urbani, i materiali, il progetto di dettaglio sono gli elementi che più direttamente entrano in relazione col cittadino, con la sua vita quotidiana, e, migliorando l'immagine della città, aumentano il senso di benessere dei cittadini abitanti.

Il progetto propone quindi una riscrittura delle forme urbane orientata verso un utilizzo pedonale: attraverso un differenziato uso dei materiali ed un ridisegno in filigrana delle sezioni stradali, si suggeriscono delle interpretazioni d'uso degli spazi pubblici.

**L'intervento disegna un sistema portante di spazi pubblici**, incernierato su via Diaz, via Carso e Largo Lepanto, ripensato quest'ultimo come sagrato e non più come parcheggio.

Le aree pedonali, quando la forma, l'estensione ed il grado di affollamento di questi spazi lo consentono, si prestano bene alla compresenza di ciclisti e pedoni senza problemi o pericoli. Senza stabilire un limite tassativo negli spazi lineari.

Le evoluzioni dei percorsi di ciclisti e pedoni si svolgono secondo una precisa direzione e perciò sono più facilmente prevedibili ed intellegibili. Tale aspetto progettuale è in linea col programma Va.L.O.RE., che prevede fra gli interventi la realizzazione di una rete ciclabile comunale, connessa con gli itinerari europei (confronta il progetto PIC Interreg Cy.ro.n.med.) ed un sistema di bike sharing.

L'intervento di riqualificazione adotta soluzioni tecniche capaci di rallentare la velocità, che consentono di liberare le attività proprie dell'abitare dal predominio del traffico.

Risulta così possibile avviare un processo di riqualificazione dello spazio urbano. Vengono creati nastri pedonali e ciclabili a carattere residenziale e commerciale. Le attuali sezioni stradali vengono trasformate: sono eliminati, in alcuni casi, i marciapiedi rialzati, essendo lo spazio pensato come tutto accessibile ai pedoni e senza barriere architettoniche.

Il progetto propone strategie di gestione del traffico, come la chiusura al transito per i non residenti, prevedendo una velocità di max 25 km/h; ciò consente di ridurre la sezione stradale carrabile a favore di un aumento della sezione stradale pedonale.

Le aree a parcheggio vengono concentrate in alcune zone, capaci di servire il centro storico.

### **3. I materiali e le forme dello spazio pubblico: dalla gerarchia macchina-uomo allo spazio collettivo.**

Tutti gli elementi della composizione (*tracciato, materiali, illuminazione, arredo, piantumazioni*) sono utilizzati per rendere esplicito l'uso per cui lo spazio è stato pensato.

Il materiale prevalentemente usato, solo o in associazione con altri più tradizionali, sono i "masselli in calcestruzzo" a base rettangolare. La loro grande versatilità consente di ottenere un'ampia gamma di tessiture e colori, differenziando così le varie zone secondo le funzioni e realizzando una chiara e durevole segnaletica orizzontale.

La realizzazione di una fascia protetta ed esente da barriere architettoniche, ininterrottamente accessibile a tutti e sicura rispetto al traffico automobilistico: un intervento capace di influire sulla qualità dell'intero insediamento. Alla riqualificazione funzionale si associa quella formale: l'arredo urbano sopperisce, per quanto possibile, alle carenze di un'architettura esistente alquanto banale.

#### 4. I criteri dell'intervento.

Le sezioni stradali alquanto ridotte, utilizzate come strade carrabili con sosta a filo, impediscono, in alcuni casi totalmente, un utilizzo pedonale del centro storico.

In alcuni casi, in corrispondenza con le abitazioni il cui ingresso è rialzato rispetto al piano stradale, la presenza delle auto in sosta impedisce l'accesso alle abitazioni (*foto n.5-6-7*).

Il criterio guida per la progettazione si è basato su di un semplice ragionamento circa le misure e gli spazi d'uso. Per consentire un passaggio carrabile, una fascia di sosta e due fasce di passaggio pedonale, una a destra e l'altra a sinistra della fascia carrabile, servono come misura minima, 6,30 metri, così suddivisi: 2,50 m. per la fascia carrabile, 2,20 m. per la sosta, 0,80 m. per ciascuna fascia pedonale. Nell'area di progetto solo in due casi la sezione stradale consente la compresenza della fascia carrabile, di quella della sosta e della fascia pedonale: via Diaz, meglio, e via Principe di Piemonte, un po' meno.

Inoltre, nell'area compresa fra queste due strade, è più densa la presenza di attrattori: l'ufficio postale in via Diaz, l'area a parcheggio, molto rara in un contesto storico, in quello che era vico S. Antonio, alcune attività di commercio al minuto (*farmacia all'angolo con via Bainsizza, edicola di giornali, fruttivendolo, ferramenta, un centro di incontro per giovani, pizzeria, attività terziarie di servizio alla persona ed all'impresa, l'Archi Tenda*) e *potenziali attrattori*, capaci da soli, se opportunamente valorizzati, di rivitalizzare non solo l'ambito urbano di quartiere, ma l'intero abitato, conferendo ad esso un'immagine fortemente connotata. Si parla dell'immobile, oggi abbandonato, di quello che fu il **cinema Ressa**, su cui l'amministrazione comunale ha espresso volontà di recupero.

Attraverso questa lettura si delinea un disegno urbano, costituito da due spine ortogonali ed incernierato attorno alla Chiesa Madre: le strade ad andamento nord-sud via Diaz e via Principe di Piemonte, via Carso, perpendicolare alle prime due, e Largo Lepanto, posto all'incrocio delle spine, costruito da due piastre poste a quote altimetriche differenti e che nel progetto viene pensato come "sagrato" unico della chiesa.

## **5. I materiali del progetto.**

Di seguito sono descritti in particolare alcuni stralci dell'intervento di "Recupero e valorizzazione", quelli che maggiormente connotano l'area.

### **5.1. Via Diaz – Tav. P02**

Via Diaz è il tracciato urbano avente la sezione stradale maggiore, che consente quindi la costruzione di un viale. La sede stradale consente di ospitare le tre funzioni sopra descritte: transito e sosta delle auto e percorso pedonale.

In questo caso sono state eliminate le soglie verticali, portando la sezione ad un'unica quota, sostituite da soglie orizzontali disegnate dall'utilizzo di differenti materiali e da diverse pose in opera.

Questo espediente consente di dilatare maggiormente lo spazio: il progetto prevede la messa a dimora di piante arboree del tipo *Citrus Aurantium*, il cui nome volgare è il melangolo, o arancio amaro, ed appartiene alla famiglia delle *Rutaceae*, aventi come organo ornamentale il frutto. Essa è una pianta sempre verde con una crescita contenuta, proporzionata alle strade strette. La scelta del materiale vegetale è compatibile con la funzione del luogo alberi da viale carrabile e pedonale. Le radici superficiali non sono di grosse dimensioni e quindi non si dovrebbe incorrere in sollevamenti della pavimentazione circostante. La chioma non ha eccessivo ricambio vegetativo con cadute di materiale vario (melata, fiori, frutti, foglie). Le dimensioni raggiunte a maturità sono proporzionate alla luce del viale. È stata scelta una cultivar che non ha esigenze particolari e ben si adatta alla zona climatica.

La pavimentazione è composta da due materiali differenti: la pietra bianca bocciardata ed il massello autobloccante in calcestruzzo, già utilizzato nell'intervento di riqualificazione del Canale della Zingara e nel primo tratto di via Matteotti. Vengono utilizzati i masselli autobloccanti di calcestruzzo, in quanto sono facili da rimuovere e da ricostruire, sono durevoli, reagiscono bene ad ogni tipo di sollecitazione, di natura meccanica, fisica o chimica. Inoltre, la posa in opera a binder aperto, consente un maggiore drenaggio delle acque meteoriche.

Le pavimentazioni devono avere pendenze verso la zona di raccolta acque per il rapido smaltimento delle acque piovane e delle pulizie. Le bocche di scolo, con opportuni sistemi di filtratura, devono essere protette da grigliati resistenti al passaggio del tipo di traffico consentito.

La pietra è stata utilizzata per rivestire le fasce pedonali: una striscia in pietra delimita anche la parte per lo scorrimento della auto da quella per la sosta. Sulla mano sinistra gli elementi arborei delimitano anche gli stalli per le auto.

### **5.2. Via Principe di Piemonte – Tav. P01.**

Sebbene la sezione di via Principe di Piemonte sia più ridotta di via Diaz, la sezione stradale offre spazio alla sosta delle auto, oltre che ovviamente al traffico veicolare, ed alberatura.

Rimangono i marciapiedi rialzati, portati comunque tutti alla stessa quota, rivestiti con pietra calcarea bocciardata. La sede carrabile è pavimentata con masselli autobloccanti in calcestruzzo.

### **5.3. Via Carso - Tav. P11.**

Nel caso di via Carso la soluzione progettuale adottata è orientata alla *pedonalizzazione*. Via Carso ha una dimensione quasi domestica, pur avendo un ruolo di “rappresentanza”: è la strada che porta alla chiesa, con il nuovo sagrato liberato dall’assedio delle auto, è la strada dei riti religiosi, ma è anche il tracciato che conduce alla gravina piccola.

La sede carrabile è portata ad una larghezza di tre metri. L’intera sezione completamente basolata con pietra bianca calcarea, posata a ricorsi orizzontali per far aumentare il senso di spazialità.

Le fasce pedonali sono separate dalla carrabile da una soglia orizzontale, composta da basole rettangolari posate in senso longitudinale, sempre con lo stesso materiale, e da paletti dissuasori. Con questo nuovo disegno la strada ridiventa luogo pubblico collettivo, non più area di risulta da utilizzare esclusivamente come parcheggio, in cui la percorribilità pedonale è difficile ed a tratti impossibile.

Via Carso diventa quindi la strada salotto, che porta alla piazza, luogo di incontri e manifestazioni all'aperto, nella quale organizzare una parte delle azioni immateriali del progetto Va.L.O.RE..

#### **5.4. Largo Lepanto - Tav. P06.**

L'intervento di recupero e valorizzazione di Largo Lepanto si svolge nella parte bassa, in quanto la parte immediatamente prospiciente la chiesa non viene sottoposta a alcun tipo di intervento poiché è stata pavimentata in epoca recente. La parte bassa del Largo viene liberata dalla sosta delle auto, ed arredata in modo analogo alla parte alta. Vengono confermate le essenze arboree esistenti, vengono inserite delle panchine uguali a quelle presenti nella parte alta, si eliminano i marciapiedi e le superfici vengono pavimentate tutte con pietra calcarea bianca lavorata a bocciarda.