

# LA STRADA ITALIA

*di Katia Trovato  
in Logos (a. III, n. 1, Gennaio-Marzo 1996)*

Nella seconda metà del XIX secolo, Acireale si accingeva ad aumentare la propria rete stradale urbana ed extraurbana. Forte della eco che stava suscitando un po' ovunque la nuova politica riformatrice del Cavour attuata nel regno Sabauda (tra le iniziative c'era incluso il potenziamento del sistema stradale e ferroviario), l'idea di una strada interna in Acireale venne promossa dal signor Mariano Grassi, socio dell'Accademia degli Zelanti. La proposta venne presentata al Decurionato della Città nella seduta del 19 maggio 1856<sup>(1)</sup>. Nella stessa seduta, venne incaricato l'architetto Paolo Pantellaro a presentare il progetto per la strada in questione, che da S. Sebastiano giungesse alla "Pergola lunga". L'architetto Pantellaro accettò l'incarico adempiendolo. Così quasi un anno dopo, cioè il 21 maggio 1857<sup>(2)</sup>, il Decurionato deliberò il piano d'arte redatto dal Pantellaro, e lo mandò per l'approvazione. Ma subito giunsero numerosi reclami, in special modo da quanti sarebbero stati privati di case e terreni, fra questi il parroco Don De Mauro, che si opponeva alla demolizione della chiesa appartenente alla confraternita dei Bianchi. Il Decurionato per il nuovo progetto, si rivolse pure alla Deputazione per il pubblico ornato, che diede parere favorevole con la relazione del primo luglio 1857<sup>(3)</sup>. Intanto il progetto d'arte venne mandato per la sua revisione all'architetto D'Agosta che ne lodò l'idea, ma lo trovò privo delle condizioni prescritte dal regolamento. Cosicché il Consiglio d'Intendenza fu del parere che il piano d'arte venisse riesaminato e corretto; la stessa Intendenza affidò l'incarico all'ing. Landolina. Ma quest'ultimo non rispose in modo concreto all'incarico che gli era stato affidato. A questo punto il Consiglio d'Intendenza comunicò al Patrizio della Città, che si portasse a compimento l'estimo dei danni, e delle proprietà, che i privati avrebbero dovuto cedere al Comune, ma i proprietari vi si opposero. In seguito a ciò, il Consiglio d'Intendenza per completare il piano d'arte del progetto della nuova strada, fu dell'avviso di procedere con la perizia di due periti, uno rappresentante il Comune, l'altro rappresentante i privati. Qualora i due periti si fossero trovati in disaccordo, lo stesso Intendente ne avrebbe nominato un terzo, riservandosi la definizione dei compiti e l'approvazione dello stesso progetto. Ma dopo questo deliberato del Consiglio d'Intendenza, fino al 1876 nessun atto fu compiuto per la nuova strada. A smuovere le acque ci pensò, il 23 aprile del 1876, l'allora sindaco in carica cav. Grassi Russo, che incaricò l'ing. Angelo Messa affinché compilasse un nuovo progetto *con tutte le regole d'arte ed a rigor di legge*. Il 19 agosto dello stesso anno l'ingegner Messa presentò il suo progetto, questo venne deliberato nella seduta consiliare del 17 aprile del 1877<sup>(4)</sup>, nella stessa seduta venne pure deciso il nome da dare alla strada, si sarebbe chiamata "Italia".

Venne anche calcolata la spesa del progetto, che si aggirava intorno alle lire 125.054,83. Ma anche questo progetto ebbe lo stesso identico destino del precedente. L'Ufficio Tecnico e la Deputazione Provinciale fecero sì numerose lodi allo stesso, ma altrettante furono le osservazioni sul piano d'arte: *difatti la pianta risultava priva di indicazioni, nel profilo longitudinale vi erano delle brusche variazioni di livello, informi le sezioni, ed incompleti gli estimativi delle opere e delle espropriazioni*. A causa di ciò, la Deputazione Provinciale rinviò il progetto all'ing. Angelo Messa, con tutte le osservazioni sollevate dall'Ufficio Tecnico Provinciale, ed anche con le proteste di alcuni fra gli interessati, per essere di nuovo sottoposto in Consiglio Comunale. Il Consiglio Comunale riunitosi nella seduta del 19 luglio 1877, non tenne conto delle osservazioni dell'Ufficio Tecnico, e senza attuare alcuna modifica rimandò il progetto perché venisse approvato. La Prefettura inviò gli atti all'Ufficio del Genio Civile per il richiesto parere. Ma l'Ufficio del Genio Civile riconfermò quando era stato sollevato dall'Ufficio Tecnico Provinciale, e fece richiesta perché venisse rettificato il progetto. Per lo stesso motivo la Deputazione Provinciale nell'aprile del 1878 rinviò gli atti perché fossero attuate le necessarie modifiche e per le relative deliberazioni del Consiglio.

Inaspettatamente dal 1878 al 1884 non si parlò più del progetto. Il 19 marzo l'avvocato Barbagallo risvegliò la questione con una richiesta al Comune di assegnazione di linea per riedificare la sua casa. Il Consiglio, riunitosi, gli negò l'autorizzazione, poiché questa avrebbe creato delle difficoltà alla realizzazione del progetto della "Strada Italia", pensando bene invece, di acquistare l'edificio del Barbagallo. Subito dopo, iniziò un susseguirsi da parte di privati di richieste di autorizzazioni per case e terreni che nel suddetto progetto sarebbero stati espropriati. Questi episodi provocarono un nuovo interesse per il progetto d'apertura della nuova strada. Difatti il 10 luglio 1889 il sindaco Pennisi Barone di S. Margherita inviava una lettera all'ing. Carmelo Sciuto Patti di Catania, affinché constatasse il luogo, e le difficoltà che presentava la realizzazione del progetto, e come poter arginare gli ostacoli al fine di deliberare o meno lo stesso<sup>(5)</sup>.

Il 28 agosto dello stesso anno giunse al sindaco di Acireale, la relazione dell'ing. Sciuto Patti sul progetto della strada Italia, che da S. Sebastiano in direzione della strada principale, andava ad incontrare la via Sciacca (oggi via Lorenzo Maddem), per un tratto lungo metri 399, lo Sciuto Patti così rispose: *...che il progetto quale è stato redatto, a mio avviso, è di difficile riuscita sotto il rapporto estetico, specialmente per ciò che riguarda il profilo altimetrico, al quale inconveniente non può per nulla ovviarsi senza una radicale modifica di esso...*<sup>(6)</sup>. Lo stesso propose tre soluzioni, la prima risolveva le variazioni altimetriche,

ma deturpava e creava danni alle proprietà che fiancheggiavano la strada; la seconda soluzione prevedeva un riabbassamento di circa un metro del suolo, con altre modifiche annesse. Questa soluzione sarebbe stata più economica rispetto a quella precedente e avrebbe cagionato meno deturpamento agli edifici; la terza soluzione consisteva nel rinunciare al prolungamento del tronco principale che unisce piazza Duomo con piazza S. Sebastiano, mentre la nuova via si sarebbe dovuta sviluppare in un'unica livelletta sino alla via Sciacca (attuale via Maddem).

Ma in Comune, non contenti di quanto era stato proposto dall'ing. Sciuto Patti, venne deciso di far esaminare i progetti redatti dall'ing. Angelo Messa e dall'ing. Sciuto Patti, all'ing. Giovanbattista Basile di Palermo, per emettere il suo autorevole parere sulla questione, e studiare inoltre il sistema migliore in base all'economia del Comune e alle regole artistiche. Il Sindaco Martino Fiorini interpellò il Basile<sup>(7)</sup>, quest'ultimo accettò l'incarico, ma iniziò a lavorare sul progetto soltanto qualche mese dopo a causa dei suoi molteplici impegni in Palermo. Il tre novembre del 1890 l'ing. Basile inviò una lettera al sindaco di Acireale, comunicandogli che solo da poco tempo aveva iniziato a studiare il progetto, e a rendersi conto delle difficoltà che comportava lo stesso. Egli affermava che la tolleranza delle difficoltà la si poteva avere soltanto dalle persone d'arte, ma ciò non era giusto poiché la comprensione di queste la si doveva estendere a tutti i consiglieri, pur non essendo ingegneri, poiché dovevano dare il loro voto. Per cui egli suggeriva di far eseguire un modello in legno in scala di un centimetro per metro, limitato al luogo del raccordo, per far vedere le cose più chiare e comprensibili<sup>(8)</sup>. Il Sindaco Fiorini di parere favorevole, con previi accordi, il 6 dicembre del 1890 autorizzò la realizzazione del modellino. Finalmente il 22 marzo del 1891 l'ing. Basile spedì il modello in legno con la sua planimetria, il suo rapporto e quello dell'ing. Sciuto Patti. Inoltre allegava la pianta della strada eseguita dall'ing. Angelo Messa, il profilo longitudinale

e la relazione dello stesso Messa<sup>(9)</sup>. Dopo, ancora un anno di silenzio, interrotto solo da una comunicazione giunta al Sindaco di Acireale da Palermo il 27 marzo del 1892 in cui si comunicava l'avvenuta morte dell'ing. Giovambattista Basile, stroncato da un male crudele<sup>(10)</sup>.

Passarono ancora altri due lunghi anni, poi, il Consiglio Comunale riunitosi il 25 giugno 1894<sup>(11)</sup> in seduta straordinaria, si pronunciò sulla revoca delle deliberazioni comunali concernenti la progettata strada Italia. Il Sindaco Presidente, dopo avere elencato tutte le difficoltà tecniche e i pareri chiesti in proposito all'ing. Sciuto Patti e all'ing. Basile, i quali non avevano certo nascosto le difficoltà dello stesso, passò a sottolineare l'aspetto economico del progetto che avrebbe sicuramente impoverito le casse comunali, diventando più che un'opera pubblica un'opera di lusso.

A suo giudizio era meglio lasciar perdere. Il Consiglio fu invitato subito dopo a pronunciarsi; nessuno chiese la parola, si passò al voto per alzata e seduta, e all'unanimità di voti venne deliberata la revoca della delibera 17 aprile 1877, con tutti gli atti ad essa attinenti che l'avevano preceduta e susseguita. Sicuramente la realizzazione della "Strada Italia" avrebbe dato alla città un'immagine diversa, forse migliore. Oggi parte del progetto in questione ha trovato realizzazione negli anni '50 con l'apertura di via Del Popolo, che congiunge in linea retta via Lorenzo Maddem con via S. Francesco di Paola. Ma lì si è fermata!

#### NOTE

- 1) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1890.
- 2) Ibidem.
- 3) Ibidem.
- 4) Ibidem.
- 5) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1892, n° 3017.
- 6) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1892, n° 3641.
- 7) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1892, n° 2864.
- 8) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1892, n° 4214.
- 9) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1892.
- 10) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1892, n° 1206.
- 11) ASCA, Opere pubbliche, Tit. XIII.10.1, 1894, n° 3515.