

Relazione sul rapporto traffico-centro storico

Francesco Andolina

Lo studio attento del rapporto traffico-centro storico ci induce ad esaminare due entità dicotomiche: il flusso, rumoroso, continuo tendente alla velocità, "elan vital" di bergsoniana memoria da un lato; e le vestigia elettive dell'antropizzato, dall'altro, puntualità cezanniane cristallizzate in un tempo di posa infinito, perenne.

Questo rapporto, per chiarire l'estrema importanza che riveste nella nostra vita quotidiana, deve essere scandagliato da diversi punti di vista e con diverse chiavi di lettura.

Cronologicamente il primo imputato della violazione del tessuto connettivo del centro storico, appare già tutta la serie di Prg che dal 1884 (piano Castiglia) al

1886 (piano Giarrusso) e via via fino al concorso del 1939, avranno come koiné propositiva lo sventramento del Centro Storico, privilegiando le sedi viarie da costruire ex novo (per il traffico), mascherando con motivi di salubrità gli intenti filospesulativi, ereditando obsoleti modelli hausmanniani, proponendoli come tauturgiche risposte agli atavici problemi della città antica nella sua integrazione con la nuova. Di queste proposte sono frutti:

- la via Roma;
- lo sventramento del rione Albergheria;
- nel rione Conceria, l'isola di via Napoli-via Bari.

Altro imputato è quella cultura meccanopoietica che ha influenzato tutto il mondo occidentale dei primi del secolo e che si associa all'idea nietzschiana di distruzione: *chi deve essere un creatore deve sempre distruggere* e a quella di denigrazione dei beni culturali storici dei futuristi: *un automobile*



da corsa è più bello della vittoria di Samotracia.

Il privilegio concesso all'automobile sulle strutture preesistenti pontificato da Marinetti e ribadito da Sant'Elia: *sentiamo di non essere più gli uomini delle cattedrali ma delle strade immense, dei rettifili, degli sventramenti salutari*, ha avuto il demiurgo modernista in Le Corbusier e nei suoi seguaci.

Robert Hughes mette in evidenza quanto nei suoi progetti da urbanista il pedone sia un'entità irrilevante, e come perseguendo l'idea di una città meccanizzata si sia arrivati ai nuovi paesaggi della disperazione umana.

L'ultima Paestum delle rovine d'Utopia (l'espressione è di Hughes) si trova in Sud America, a Brasilia, chiamata dagli slogan di regime: "il trionfo del sole, della ragione e dell'automobile"; progettisti Lucio Costa e Oscar Neimeyer, due dei più dotati seguaci di Le Corbusier.

Se tale cultura è travianate nella progettazione della città nuova o nelle zone d'espansione delle vecchie città, diventa gravissima ed intollerabile negli interventi nei centri storici

La conseguenza di queste scelte sbagliate è la mistificazione del giusto rapporto tra città nuova e città antica, sfruttando sedi di percorrenza veicolare che mortificano ed inquinano il centro storico. L'idea corretta di

non cristallizzare il monumento nella museificazione totemica, ma di reinserirlo in un contesto infrastrutturale osmotico che lo rivitalizzi, ha portato i progettisti a pensare che ciò significhi far arrivare fin lì il traffico veicolare generando il degrado fisico, chimico e meccanico dei beni immobili ed artistici, aggravato dai gas di scarico delle autovetture.

L'aggressione ai monumenti va dalla velatura fuliginosa, alla sfogliatura della crosta esterna, alla polverizzazione del materiale.

Negli elementi scultorei di una costruzione, questo fenomeno può spingersi fino alla completa illeggibilità della componente figurativa come è accaduto nell'Acropoli di Atene, ai cavalli di piazza S. Marco a Venezia, alle colonne coclidi a Roma o alla Porta Nuova da noi a Palermo.

Consustanziale gravità assume l'inquinamento acustico. Vibrazioni della sede stradale diventano esiziali per intonaci ed affreschi che, staccandosi dalla struttura, accelerano il ciclo di deterioramento già illustrato.

In questo caso al danno fisico ai beni monumentali si aggiunge il danno psichico agli abitanti delle zone soggette a tale tipo di degrado ambientale.

L'uso delle auto nei meandri della città antica ha richiesto l'adeguamento del manto stradale che ha causato la cancellazione, vuoi per sostituzione, vuoi per



copertura, della tessitura pavimentale originale in quei tracciati nati per la percorrenza dei pedoni e delle carrozze.

Dalla marea di asfalto inquinante si sono salvati soltanto i percorsi rimasti giocoforza pedonali (mi riferisco ai mercati storici) e qualche piazza. Ma chi può oggi apprezzare le basole a disegno di Piazza S. Anna, o Rivoluzione... o i ciotoli di Piazza Papireto antistante Palazzo Ljermo, considerando che le auto in sosta ne occultano la tessitura costringendo i pedoni in labirintici escamotages.

L'occlusione di questi spazi pubblici, nonché dei vicoli, dei cortili e degli spazi di rispetto, contribuisce alla disumanizzazione della città.

E.T. Hall specifica che la qualità della vita nei centri storici integri, si impenna sulla fruizione di queste zone "semiprivati" dove la gente si incontra, socializza, intrattiene quei rapporti interfamiliari che si sono perduti nei complessi condominiali.

Parlando di invivibilità dei nostri centri storici, si entra nell'altra patologia causata dal traffico, forse più esiziale perchè meno tangibile: la forma comportamentale che scaturisce dallo scarso grado d'integrazione con l'ambiente antropizzato, che finisce col passare dalla miseria fisica alla miseria psichica (che interessa anche la città nuova) e che nasce non soltanto dalla perdita di quegli spazi preposti alle relazioni sociali, ormai divenuti parcheggi, ma anche dalla sporcizia, bruttezza e squallore degli invasi urbani e delle fatiscenti abitazioni.

I progettisti, alla luce di tutto questo, dovrebbero affrontare la "questione Cen-

tro Storico" non più secondo spazi quantificabili esclusivamente in mq o mc, ma esaminando quegli aspetti adimensionali che gli studi gestaltici-topologici suggeriscono.

Questa è sinteticamente l'analisi della problematica "Traffico-centro storico" che come si è visto può essere affrontata da diversi piani critici, ma la cui risposta risolutiva si deve basare sulla contemporaneità delle scelte propositive e col coraggio necessario per restituire il centro antico ai suoi fruitori vocazionali ed alla sua dignità storico-culturale.

Soluzioni già felicemente adottate in altre città e che possono anche risultare all'inizio impopolari, ma che rappresentano l'unico modo per affrontare con determinazione il problema:

- chiusura perentoria del centro storico alle auto private, recuperando aree pedonali e "vuoti storici" quali quello esteso tra Palazzo Aiutamicristo, la Magione e lo Schiavuzzo;
- o quello post-bellico del quartiere del Capo, compreso tra via del Carrettiere e vicolo Lungo;
- realizzazione di adeguati parcheggi sotterranei o a silos nelle zone strategicamente individuate nella fascia perimetrale;
- servizio di autobus dalla velocità commerciale e dalla frequenza tale da renderne conveniente l'uso, mini bus navetta a trazione elettrica all'interno del c.s.;
- attivazione di una efficiente linea metropolitana o tramviaria, che riesca a coprire le zone della città con più alta densità veicolare;
- carico e scarico merci ad orari prestabiliti.

Solo così, e non certo cambiando reiteratamente il senso di marcia di qualche strada, come usano fare i re-



sponsabili ogniqualvolta viene posto all'ordine del giorno il problema del traffico, si potrebbe invertire l'abuso indiscriminato del mezzo privato e rendere pienamente godibile il nucleo antico della città. ■

Scene di ordinario caos cittadino.