

Pavimentazioni stradali e decoro urbano

La buona notizia è che l'amministrazione comunale ha in animo di procedere nei prossimi mesi alla manutenzione ed alla riqualificazione delle pavimentazioni stradali antiche nel centro storico della città. Si tratta di una novità, attesa da lungo tempo, che ci stimola alcune considerazioni.

Non è certo un'acquisizione recente il fatto che le pavimentazioni contribuiscano fortemente alla qualità dell'ambiente urbano, ed a questo proposito ricordiamo come la città di Palermo, con grande impegno progettuale ed economico, abbia costruito una lunga tradizione di attenzione alle pavimentazioni urbane, a partire dalle aree di maggiore importanza, ma senza dimenticare vicoli e cortili.

Fino alla fine del Cinquecento il principale asse urbano prendeva il nome proprio dalla sua pavimentazione: la via Marmorea che collegava il piano del Palazzo Reale con l'area prossima al porto era così chiamata per le lastre regolari in pietra calcarea che ne costituivano la superficie, prima delle trasformazioni della fine del secolo.

Dai primi anni del Settecento si cominciò a sostituire con una pavimentazione più ricca l'antico "selciato", costituito da campi in ciottoli di mare riquadrati da lastre sottili (catene) di pietra calcarea, che per circa un secolo aveva connotato i principali assi urbani. Nel 1705 venne completato il "lastricato" del tratto alto del Cassaro con lastre (*basole*) di Billiemi. Fu un evento di tale rilievo da meritare una grande lapide artisticamente composta da Paolo Amato, il più rinomato degli architetti del tempo.

Con ingenti spese e tasse di scopo tra il 1746 ed il 1779 "con molta lode, con sommo applauso e piena soddisfazione del pubblico" si completarono i lastricati del Cassaro e della strada Maqueda, utilizzando in gran quantità la costosa pietra di Napoli, ossia un basalto scuro che in quella città aveva dato prova di grande resistenza all'usura per il passaggio continuo delle ruote dei carri. "Con le tante novelle strade marmoree si è dato alla detta capitale il pregio di continuarne la magnificenza" (Villabianca).

Le condizioni di appalto obbligavano al rispetto di indicazioni tecniche ed estetiche molto scrupolose: dalla scelta delle cave da cui trarre la pietra, alla qualità e dimensioni delle "basole", dalla lavorazione dei bordi di queste "a perfetto combaciamento", all'irruvidimento delle superfici a *pizzulato fitto*, dalle malte con pozzolana, ai materiali di sottofondo.

Tali norme divennero ancora più restrittive quando si deliberò un nuovo e totale rifacimento del Cassaro (denominato allora Toledo) e della via Maqueda in cui, tra l'altro, si raccordavano le pendenze tra i diversi tratti per eliminare i ristagni d'acqua, con profonde modifiche altimetriche ai piani terreni degli edifici adiacenti. I lavori, progettati nel 1854 per la sola via Toledo, interessarono anche la via Maqueda e tante altre strade e piazze della città, e si protrassero per circa 12 anni. Il nuovo profilo "a botte" convogliava le acque lungo i bordi e non più al centro della strada; al di sotto del piano e dei marciapiedi si sarebbero realizzate le reti per acqua potabile, fognature bianche e nere e per l'illuminazione a gas "secondo gli usi adottati dalle principali città d'Europa, dal sistema di costruzione conforme ai principi della scienza e dell'arte".

Un documento del 1873 riferisce che con un grande sforzo economico l'Amministrazione comunale di Palermo, per il solo Centro Storico, aveva ridotto a 10 le strade dette "inghiaiate", cioè prive di pavimentazione di pregio. Quelle "lastricate" erano 101, tra cui tutte le strade principali e le piazze su cui si affacciavano i maggiori monumenti, i mercati, i palazzi pubblici. Il "selciato" nelle diverse tipologie di qualità interessava 144 strade e nei successivi decenni venne via via sostituito col lastricato.

Se le nuove opere erano assoggettate a regole ben definite, non meno draconiane erano le norme che guidavano i rifacimenti e le manutenzioni, occasioni a forte rischio di danneggiamento funzionale ed estetico delle migliori pavimentazioni. Insieme alle solite indicazioni, veniva prescritto l'uso di materiali simili ai precedenti, con saggi in fase di collaudo, fino all'utilizzo di una sagoma in legno da fare scorrere sulla superficie per verificare l'uniformità del tracciato, perché *i ciacati della città riprendessero l'antico decoro del tempo*.

Nell'ultimo dopoguerra si è iniziato ad asfaltare gli assi maggiori della città storica, proprio quelli sui quali ha maggiormente investito la cittadinanza nei secoli precedenti. Lavori frequenti hanno inoltre interessato le reti impiantistiche del sottosuolo, stravolgendo lastricati e selciati, nascondendo il danno ed uniformando la superficie con più strati di tappetino bituminoso, indubbiamente economico, semplice nella manutenzione e poco rumoroso nel passaggio veicolare.

È cresciuto, al contrario, l'interesse collettivo per le più qualificanti permanenze del passato, per le architetture di pregio ma anche per gli ambienti che hanno conservato un irripetibile carattere sedimentato nei secoli. Si riconosce alle pavimentazioni antiche, più che un ruolo di corredo e di arredo, un protagonismo nella qualificazione del tessuto e dell'ambiente. Il disagio per la desolante condizione attuale, in cui l'asfalto condiziona la percezione della città storica, si accresce sensibilmente se si ricorda quanto si è fatto nel passato per rispondere alle richieste di qualità, sapendo che al di sotto di più strati di tappetino uniformemente grigio si celano "ettari" di antiche pavimentazioni.

Lo stesso disagio è dovuto alle condizioni deprimenti di gran parte degli attuali lastricati stradali: dalle fratture, sconessioni e sollevamenti delle *basole*, al disordine e disuniformità per dimensioni ed apparecchio; dalla presenza saltuaria di lastre basaltiche (resti delle *pietre di Napoli*), alle differenze macroscopiche dei trattamenti superficiali, ai giunti di larghezza fuori da ogni regola. Si sono rivelati irragionevoli i collaudi (ed i relativi pagamenti) di opere sciatte e malfatte, carenti i controlli condotti negli ultimi decenni, che hanno così consentito ad imprese insufficientemente qualificate di intervenire in maniera inadeguata o distruttiva.

Ci auguriamo che la buona notizia di apertura, insieme alla qualità urbana faccia ritrovare quel coraggio e quella autorevolezza che consentivano alle amministrazioni comunali di dare conto ai cittadini che avevano a cuore il decoro urbano, di imporre il rispetto delle regole a tutti, dai privati alle imprese, fino al principe di Trabia, primo titolo della città, che dovette accettare la sanzione per non avere ottemperato a questioni che attenevano al pubblico decoro del suo ricco palazzo.

Giovanni Fatta