

Sampietrini sì, sampietrini no

Raffaele Aragona

L'episodio dell'altro giorno, la protesta degli autisti dell'ANM che hanno abbandonato la corsia di Corso Umberto per percorrere quella asfaltata di via Marina, ha riproposto in modo eclatante il problema dei sampietrini, delle pessime condizioni, cioè, in cui versano le strade che li utilizzano.

La discussione, oltre che su questioni di conservazione del tessuto originario della città, deve necessariamente vertere sull'aspetto sicurezza, che potrebbe ottenersi soltanto attraverso una costante e corretta manutenzione delle strade lastricate con i sampietrini; cosa difficile da ottenere, se non impossibile. La forza dei sampietrini è data dal loro perfetto accostamento, l'uno contro l'altro; non appena, però, uno di essi viene meno, la strada diventa un vero e proprio susseguirsi di buche pericolose.

È d'obbligo allora agire in modo più vicino alle effettive esigenze e possibilità della città. Le disastrose condizioni in cui versano molte strade sono sotto gli occhi di tutti e sono innegabili; le mille buche che le caratterizzano fanno dannare automobilisti, motociclisti e pedoni a causa dell'enorme pericolo cui tutti vanno incontro. Il problema è soprattutto un problema di sicurezza/pericolosità per chi attraversa quelle strade con un motociclo o anche semplicemente a piedi; e di enorme disagio per i mezzi che le percorrono. Si fa sempre tanto parlare e investire per la sicurezza sulle strade, ma non si tira mai in ballo il fondo stradale.

L'esempio di altre città, Roma, ad esempio, dove ai Fori Imperiali c'è l'asfalto, penso possa essere seguito; non vedo, infatti, perché anche da noi non si possa procedere allo stesso modo. La soluzione asfalto, inoltre, garantisce una manutenzione ordinaria e straordinaria a costi meno elevati. Più in generale, le strade fatte con il bitume costano di meno e durano di più. La Soprintendenza ha già dato il proprio consenso per la sostituzione con l'asfalto dei sampietrini di via Tasso e quindi dovrebbe essere facile farlo anche per altre grandi arterie davvero ridotte male, come via Marina, via Salvator Rosa, via Cinthia, Calata Capodichino, Corso Umberto e, perché no?, la Riviera di Chiaia.

I sampietrini, tra l'altro, hanno anche un'ulteriore controindicazione: sono difficilmente reperibili sul mercato, Anche nell'ambito della lotta contro il rumore la questione è rilevante: i sampietrini, o meglio le strade così composte, sono la causa principale di rumore e vibrazioni. Per fare in modo che la lotta ai decibel sia vinta occorre cambiare strategia e passare a nuovi modelli; oltre che essere fonoassorbente, il rivestimento in asfalto comprende materiali drenanti, impermeabilizzati, molto utili in caso di piogge violente in quanto limitano i danni alle strade. Con l'asfalto, inoltre, è consistente la riduzione (si parla del 25% in meno) degli incidenti rispetto a

quelli che si verificano nelle strade con i sampietrini.

Se la preoccupazione di qualcuno è quella che oltre ai sampietrini possa andare persa anche la pietra lavica del Vesuvio, c'è bisogno di rassicurazioni a riguardo che senz'altro verranno, se l'Amministrazione non intende smentire quanto andava sostenendo non molto tempo addietro. Nel centro storico è evidente che sampietrini e pietra lavica vanno benissimo, ma non è lo stesso per altre parti della città. È vero, come sostiene il Soprintendente Guglielmo, che «l'uso di un manto indifferenziato di asfalto finisce per cancellare ogni traccia delle pavimentazioni preesistenti e delle caratteristiche originarie dei luoghi storici, annullando ogni rapporto con gli edifici antichi», ma è pur giusto non estendere troppo questo principio e riconoscere che strade di scorrimento come la via Marina non siano tanto ricche di edifici storici. I sampietrini, memoria storica di una città, se sottoposti al traffico dei mezzi pesanti, costituiscono anche un pericolo per i palazzi costretti a sopportare forti vibrazioni, mentre sono certamente adatti alle isole pedonali e alle strade a traffico limitato del Centro antico, lì dove può essere più possibile e più giustificata una politica di conservazione o di recupero filologico. I sampietrini tolti potranno andare ad arricchire uno specifico deposito in vista di una loro ricollocazione in zone pedonali o di traffico ridotto e negli stessi marciapiedi.

Raffaele Aragona