

# PROSPETTIVE



## Quale futuro per Ortigia?

Potrà Ortigia ritornare ad essere quella che era una volta, cioè un luogo abitato, ricco di negozi e di attività, il cuore di Siracusa? La risposta lascia spazio a qualche dubbio: probabilmente quella città non esiste più e non potrà esistere più.

Ortigia potrà ritagliarsi un suo ruolo specifico nell'ambito dell'assetto territoriale del territorio di Siracusa; potrà anche ritrovare le condizioni per recuperare una sua centralità ma sarà una città diversa.

Come dice Renzo Piano, nella città di una volta c'era tutto: "c'era chi arrivava e chi partiva, chi nasceva e chi moriva, chi vendeva e chi comprava, chi insegnava e chi imparava". Oggi non è più così.

La città antica era chiusa, coesa, separata dalla campagna e tutto avveniva al suo interno. La città moderna è aperta e per le sue attività usa vaste aree di territorio, esterne all'insediamento, una volta dedite all'agricoltura. Le attività si sono localizzate in zone separate: industriali, commerciali, residenziali, turistiche, svolgendo funzioni una volta tutte integrate e contenute all'interno della città costruita. L'antico equilibrio appare sconvolto per sempre.

Queste nuove funzioni richiedono un alto grado di mobilità e di accessibilità che risulta incompatibile con la conformazione del tessuto urbanistico di un centro storico come quello di Ortigia. Ne consegue, inevitabilmente, lo spostamento fuori della città antica, di quella parte della popolazione che risulta strettamente funzionale a queste attività. Allo stesso tempo, però, può verificarsi l'arrivo di altri soggetti attratti dalla qualità ambientale e abbastanza indifferenti agli "standards" abitativi, all'accessibilità, alla mobilità, come possono essere i turisti, gli studenti universitari o proprietari di alloggi usati saltuariamente come seconde case.

I caratteri dell'edilizia abitativa, inoltre, favoriscono

l'allontanamento di quelle famiglie che non li ritengono compatibili con le proprie esigenze. La residenza stabile, quindi, sarà limitata solo a quelle abitazioni che, per condizioni, per ampiezza, per assetto strutturale, per posizione nel tessuto urbano e per qualità, consentono una buona organizzazione abitativa o presentano poca resistenza ad interventi di restauro, miglioramento strutturale e riassetto distributivo.

Inoltre, gli spazi a disposizione per i parcheggi sono limitati (non superano i duemila posti auto) per cui volendo attribuire, teoricamente, un posto macchina ad ogni famiglia, nella migliore delle ipotesi, il numero di nuclei familiari non potrebbe superare le duemila unità ed il numero massimo di componenti si attesterebbe intorno alle seimila unità.

Il resto delle abitazioni, circa duemila, saranno destinate al turismo, trasformate in B&B e alberghi o potranno essere usate temporaneamente da giovani coppie (destinate nel tempo a migrare), da "single", da anziani, da studenti fuori sede che frequentano le facoltà universitarie, da turisti, da abitanti saltuari che non coincidono con la popolazione ufficialmente residente ma sono proprietari di piccoli immobili usati come "pied-à terre" e, nelle parti meno qualitative, da extra comunitari.

I "bassi" residenziali saranno sempre meno utilizzati come abitazioni perché il miglioramento culturale e sociale generale della città, richiede spazi abitativi più ampi e più salubri. Sarà necessario, quindi, un riuso degli stessi per nuove funzioni, anche perché non appare ragionevole ipotizzare un recupero di tutto il sistema commerciale tradizionale costituito da botteghe e negozi, un tempo diffuso, omogeneamente, ai piani terra su tutto il tessuto della città. La continua apertura di grandi centri commerciali, infatti, ha già soffocato gran parte della distribuzione al dettaglio

tradizionale. Il ventaglio dell'offerta della grande distribuzione, infatti, è così ampio e competitivo che, almeno nel medio termine, non concederà scampo ai piccoli operatori del settore. È probabile che riusciranno a sopravvivere solo quelle attività commerciali fortemente specializzate che trattano prodotti di alta qualità, di nicchia o artigianali della tradizione locale. Il loro numero, però, non sarà tale da occupare tutti i bassi di Ortigia.

Ne deriva che il complesso delle unità immobiliari situati ai piani terra, un tempo utilizzati sia per le funzioni commerciali che per quelle abitative, rappresenta un'offerta di gran lunga superiore alla richiesta reale per tali funzioni. Sarà necessario, quindi, intraprendere un percorso che, progressivamente, porti verso la loro riconversione funzionale. Si può ragionevolmente ipotizzare, quindi, che questi locali possano essere destinati, in futuro, all'ampliamento dello spazio abitativo e diventare, cioè, pertinenze piccoli garage, depositi, locali tecnici (caldaia, serbatoi, etc.) sala hobby, oppure studi professionali, laboratori artigianali. Nelle zone centrali ed in quelle ad alta frequentazione turistica, potranno ospitare anche attività commerciali specializzate.

Ma perché Ortigia ricostruisca i caratteri della complessità urbana, sarà indispensabile mantenere una quota importante di residenza stabile, costituita anche da nuovi abitanti per i quali gli standard abitativi offerti dall'isola e le opportunità di vita nell'edilizia storica e nell'antico quartiere risultino interessanti ed attrattivi.

Questo traguardo appare ancora lontano da raggiungere sebbene le varie Amministrazioni che si sono alternate alla guida della città, in questi anni, abbiano investito in Ortigia molte risorse.

Tra il 1996 ed il 2008, infatti, sono stati stanziati circa 140 miliardi delle vecchie lire. Gran parte di queste risorse sono arrivate dalla Regione (55%) il resto è pervenuto dallo stato (32% circa) e dall'Unione Europea (13% circa).

Gli interventi effettuati riguardano edifici storici civili e religiosi, edilizia privata, riqualificazione

dell'urbanizzazione (pavimentazione strade e piazze, illuminazione arredo urbano, reti tecnologiche sotterranee), sostegno alle attività economiche tradizionali, allestimento di strutture tecniche di gestione e di progettazione.

Con la legge speciale su Ortigia sono state recuperate oltre 600 abitazioni ed ammessi a contributo oltre 150 attività di vario tipo. Inoltre sono stati creati più di 1000 posti letto in alberghi diffusi nel tessuto ed in case private. Una grande "boccata di ossigeno" che, nel bene e nel male, ha fatto ripartire un ingranaggio economico che ha ridato vita ad attività moribonde che hanno cominciato a tirare con grande energia. Questa attività febbrile di intervento sul costruito storico si è portato appresso, però, contraddizioni e speculazioni.

Alla fine degli anni sessanta era possibile acquistare un alloggio di 70 mq., in una zona centrale, con meno di due milioni delle vecchie lire. Con gli interventi attivati attraverso la Legge su Ortigia, (oltre che con l'inflazione e l'avvento dell'euro) in pochi anni gli immobili restaurati hanno incrementato il proprio valore fino a 100 volte. L'erogazione di contributi pubblici per interventi privati è servita ad avviare e sostenere il processo di recupero ma ha anche alimentato rendite di posizione che destano molte perplessità e suggeriscono qualche profonda riflessione sul modo con cui sono stati erogati i contributi.

A determinare questa situazione di mercato ha contribuito, sicuramente, l'arrivo di molti stranieri e forestieri provenienti da Paesi e Regioni ricche per i quali il costo di un immobile in Ortigia risultava di gran lunga inferiore a quello della città di provenienza e, quindi, l'acquisto costituiva un buon affare.

Negli anni 70, infatti, Ortigia era una città in svendita; oggi è una città in vendita.

Questo fenomeno è confermato da alcuni dati significativi: negli ultimi dieci anni, la popolazione residente ha subito un costante decremento, passando da 6500 ab. a 5000 ab.; il numero delle famiglie da 2700 si è ridotto a 2400; quello dei cittadini in uscita dal Centro Storico è risultato sempre superiore a quello in entrata.

La tendenza negativa si è attenuata dal 2001 al 2007, solo in virtù dell'incremento della popolazione universitaria residente nell'isola, ma i risultati della dinamica demografica risultano assolutamente deludenti rispetto alle aspettative e alle risorse impiegate perché, salvo le zone che presentano migliore qualità urbana (Corso Matteotti, P.zza Archimede e P.zza Duomo, Passeggio Adorno), il saldo migratorio, nell'ultimo censimento, è stato ancora una volta negativo.

Dal 1990 ad oggi i nuovi arrivati in Ortigia non superano le 500 unità e, volendo fare un raffronto fra l'ammontare della spesa complessiva (per opere pubbliche e contributi ai privati) ed il numero di abitanti rientrati, risulta che per ogni abitante ritornato a vivere in Ortigia la collettività ha speso 28.000.000 delle vecchie lire circa mentre per ogni famiglia ha speso una cifra che si aggira intorno a 58.000.000 delle vecchie lire.

Da questi dati si può facilmente dedurre che le risorse finanziarie messe a disposizione dagli Enti pubblici sono state utilizzate ed indirizzate, prevalentemente, verso attività economiche, in particolare commercio e turismo anziché verso la residenza.

Alla fine degli anni sessanta, infatti, in Ortigia era attivo solo il Grand Hotel dotato di una buona capacità ricettiva. Gli altri grandi alberghi storici della città, l'Hotel des Etrangers, Il Miramare, l'albergo Roma, avevano cessato l'attività. Non vi erano locande o pensioni e i B&B non erano ancora conosciuti. I ristoranti "presentabili" erano solo due: "L'Orologio" a piazza Archimede ed i fratelli Bandiera alla Riva del Gallo, ed erano frequentati solo da forestieri di passaggio poiché la popolazione di Siracusa ed in particolare di Ortigia non usava frequentare, abitualmente, i ristoranti. Il resto era costituito da vecchie osterie attrezzate per la mescita del vino, la preparazione di poche pietanze tradizionali e il giuoco delle carte.

La struttura ricettiva del centro storico era praticamente inesistente.

Oggi, a seguito di erogazione di finanziamenti

pubblici, sono stati restaurati e riqualificati tutti gli hotel storici di Ortigia e ne sono stati costruiti molti altri, non solo nelle zone che affacciano sul mare ma anche nel tessuto interno. La capacità ricettiva totale attuale ufficiale è valutata in 1000 posti letto circa ma quella reale è di gran lunga superiore anche in virtù dei molti B&B che sfuggono ai normali controlli e alla riconversione di alcuni contenitori pubblici in alberghi di lusso.

A questi dati vanno aggiunte le miriadi di nuovi bar, trattorie, pizzerie, ristoranti, pubs, negozi di souvenirs e di prodotti artigianali, luoghi di intrattenimento che hanno invaso le zone a più alta qualità ambientale.

Ortigia, quindi, più che una città vissuta è, oggi, una città usata e si appresta a diventare sempre più una città turistica, cioè una di quelle città che funziona a corrente alternata: piena come un uovo durante il periodo delle vacanze, le festività importanti, ed il sabato sera; semideserta durante il resto del tempo. Il turismo di massa, infatti, può creare sviluppo economico ma se non è ben governato può stravolgere il delicato equilibrio di un centro storico.

Antonio Paolucci, ex Soprintendente di Firenze, ad un giornalista che gli chiedeva quale fosse la sua Firenze, così rispondeva: *"40 anni fa l'alluvione ha mutato i connotati della città. Artigiani e residenti hanno lasciato l'Oltrarno per i quartieri della periferia; ora Firenze è una città monoculturale: una Disneyland rinascimentale, non c'è più la città plurale di un tempo... è sparita la città dei mestieri...", e ancora: vorrei trasformare i centri storici in luoghi abitati da gente, e non da pizzerie e da stranieri*".

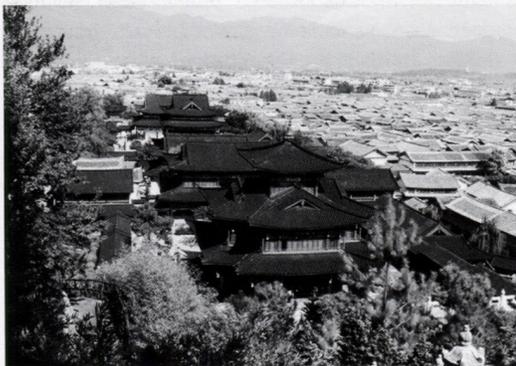
Anche Ortigia rischia di diventare una città monoculturale ed una "divertimentopoli".

La dimostrazione di cosa può succedere ad una città che vive di solo turismo non è molto lontana; basti osservare quanto avviene ad Erice: colma di turisti durante la stagione estiva e con 200 abitanti durante l'inverno. Sotto il profilo economico può essere un risultato apprezzabile ma per il resto c'è da chiedersi se non rappresenti una sconfitta.

Occorre anche dire, però, che riportare la

popolazione a vivere nei Centri Storici, in generale, non è cosa facile. Questa difficoltà è emersa, chiaramente, ad un recente convegno sui centri storici minori che si è tenuto ad Orvieto dove sono stati presentati molti casi di studio ed esperienze riguardanti sia città italiane che straniere. Fra tutti i casi presentati, per i quali erano stati approntati studi e piani urbanistici, solo un centro storico aveva mantenuto la popolazione residente, in virtù, soprattutto, di un piano di assetto territoriale esteso ad un'area vasta che aveva assegnato al centro antico un ruolo di centralità rispetto alle attività economiche localizzate nel territorio e al sistema della mobilità.

Di grande interesse è stato il rapporto su Lijang, la città cinese situata nel Sud del paese, meta di grande richiamo turistico per la peculiarità del suo impianto urbanistico costruito sull'acqua e delle sue tipologie edilizie, patrimonio storico ed espressione della cultura locale.



5.1 - Lijang, il centro storico dopo il recupero

L'Amministrazione comunale è riuscita ad attivare una politica di recupero e di tutela della città antica con cura e rispetto della memoria collettiva e dell'identità culturale, tutelandone le permanenze, i caratteri del sito, l'acqua con tutte le sue "declinazioni", lo spazio urbano, le tecniche dell'edificato storico, i materiali, il rapporto con il paesaggio naturale e la qualità diffusa. Tutto questo senza rinunciare alla creatività e all'innovazione.

Ciononostante non ha potuto impedire l'esodo della popolazione verso la nuova città, resa più attrattiva dalla animazione, dalla vita notturna del turismo omologante, dai B&B, dagli "Internet Cafè", dallo "struscio", dalle zone commerciali.

Lijang, infatti, ha mantenuto inalterato il suo impianto urbano storico ma ha perso tutta la popolazione. Tutte le vecchie abitazioni sono diventate uffici; l'antica città è diventata un centro direzionale.

Il fallimento di questa esperienza dipende, probabilmente, dal fatto che nell'intervento è stato privilegiato l'aspetto del restauro urbano rispetto a quello urbanistico, trascurando tutte le altre problematiche: sociali, economiche, strategiche, etc.

Durante i lavori del convegno, però, sono state definite alcune "Linee guida", per azioni di politica urbanistica, mirate al recupero e riqualificazione dei centri storici minori che intervengano non solo sull'edificato storico ma anche sulle attività economiche, sul sistema funzionale, al fine di contrastare efficacemente lo spopolamento e la diminuzione delle attività stabili.

È emersa la necessità di organizzare i centri storici di aree vaste a sistema, privilegiandone, insieme al turismo, gli aspetti culturali, ambientali, economici e residenziali, coinvolgendo, nella gestione, sia le istituzioni pubbliche ma anche le energie private, secondo il metodo della "premiabilità", incentivando, cioè, il comportamento virtuoso dei cittadini e degli operatori: chi investe guadagna un "bonus" che può essere utilizzato altrove.

Gli interventi dovranno essere organici e coerenti con un quadro strategico costruito insieme ai commercianti, industriali operatori turistici e forze sociali.

Questo può avvenire solo... "semplificando le procedure di intervento e definendo un sistema d'incentivi che riguardi alcuni aspetti fondamentali delle attività: la drastica riduzione degli oneri di urbanizzazione; la deroga ai vincoli relativi all'illuminazione, all'altezza e alle superfici, l'utilizzazione dei sottotetti e dei "bassi" come locali di

espansione dell'unità abitativa, il superamento delle tabelle merceologiche, la possibilità di vendita diretta dei prodotti artigianali".

Il sistema degli incentivi però, deve essere assistito da apposite convenzioni che garantiscano un adeguato uso degli immobili commerciali, produttivi e residenziali, secondo un giusto equilibrio, specie quando gli interventi di riqualificazione vengono effettuati con contributi pubblici.

Per Ortigia non è stata ancora definita una strategia. Infatti, gli interventi privati ammessi a contributo seguono l'ordine cronologico della presentazione delle domande; quelli pubblici dipendono dalla disponibilità di risorse che derivano prevalentemente da finanziamenti europei.

L'assenza di un progetto strategico e di obiettivi specifici finiscono con innescare un meccanismo perverso in base al quale, con i soldi pubblici si finanziano operazioni private, senza la verifica di una effettiva ricaduta sulla città di interesse generale.

Gli immobili privati, infatti, una volta recuperati, vengono messi a reddito sul mercato per ricavarne il massimo profitto. Ma le funzioni che consentono il massimo profitto, come è noto, non sono quelle residenziali tradizionali bensì quelle commerciali e turistico ricettive, (ristoranti alberghi e B&B) oltre a quelle residenziali speciali (seconde case per forestieri o stranieri e alloggi temporanei per studenti).

Questo meccanismo fa sì che il costo degli alloggi, sia da restaurare che restaurati, salga alle stelle, diventando insostenibile per una normale funzione residenziale.

Soggetti più ricchi, quali sono gli imprenditori che operano nei settori terziari direzionali e ricettivi e soggetti provenienti da altre parti d'Italia o dall'estero, sono in grado di affrontare, più agevolmente, gli alti costi per l'acquisto di immobili, per il loro recupero e la loro ristrutturazione rispetto ad una famiglia locale. Ed è per questo che la popolazione turistica aumenta mentre quella residente di Ortigia continua a diminuire.

Una città con pochi residenti, però, è come un organismo anemico. Senza un consistente numero di

abitanti stabili, infatti, non si ricostruisce un tessuto produttivo e sociale, non si crea una nuova identità urbana. Senza abitanti non si consolida il sistema relazionale, non si possono neanche realizzare i servizi necessari, soprattutto i servizi sociali. Gli stessi, infatti, per esistere necessitano di un'utenza costante durante tutto l'anno e non soltanto nei periodi estivi.

In Ortigia, infatti, mancano, innanzitutto, i grandi servizi per la cultura e l'aggregazione sociale: la grande biblioteca, la mediateca, i teatri, i cinema e le sale da concerto. Quelle esistenti sono impianti minimali e certamente non adeguate ad un luogo così prestigioso.

Quali sono, quindi, le condizioni da realizzare perché un abitante che risiede in un quartiere periferico senza qualità, ma dotato di "standards" abitativi accettabili possa decidere di abitare nell'isola?

Non esiste una ricetta in grado di risolvere la complessità dei problemi che stanno a monte di un atto che rappresenta una scelta di vita.

Una priorità è, certamente, la possibilità di accesso al bene casa. Il suo costo, infatti, ha subito incrementi che vanno al di là di ogni immaginazione e di una normale disponibilità economica di una famiglia. Le nuove attività economiche legate al turismo, infatti, hanno innescato un fenomeno speculativo a causa del quale l'acquisto di una unità immobiliare nel centro storico, da adibire ad abitazione, sembra essere diventato un traguardo irraggiungibile.

Il recupero del patrimonio edilizio è in gran parte legato alla erogazione di contributi pubblici previsti dalla Legge per Ortigia. Utilizzando, infatti, i meccanismi e le procedure prevista dalla Legge sono stati restaurati molti edifici. Ortigia sta lentamente recuperando la sua antica e nobile immagine. Questi interventi, però, hanno trasformato radicalmente il suo assetto funzionale, poiché una parte consistente delle abitazioni recuperate ha cambiato la sua destinazione d'uso diventando, di fatto, un sistema ricettivo nascosto nel tessuto residenziale.

Tutto questo è avvenuto perché le risorse disponibili sono state erogate senza aver definito un quadro di criteri e di obiettivi prioritari, salvo quelli dell'ordine

cronologico della presentazione delle domande da parte dei soggetti interessati.

Questi ultimi, quindi, liberi da qualsiasi tipo di obbligo, una volta recuperato l'immobile, con i finanziamenti pubblici, hanno ritenuto più conveniente metterlo a reddito come residenza turistica (B&B) anziché andarci ad abitare. La conseguenza naturale è stata la continua perdita di abitanti compensata soltanto dalla presenza di una popolazione universitaria sempre più numerosa.

L'utilizzazione di un immobile, soprattutto, se viene restaurato con fondi pubblici, dovrebbe, invece, essere oggetto di una gestione concordata con la pubblica Amministrazione, finalizzando l'utilizzazione delle risorse al raggiungimento di obiettivi di interesse generale. Nella scala dei valori, certamente, il recupero della residenza stabile sta ai primi posti. Sarebbe più saggio, quindi, in futuro, adottare il principio della "premieria", privilegiando quei soggetti che si impegnino ad utilizzare l'immobile, una volta restaurato, come abitazione o, nel caso di messa a reddito per locazione, a concordare un canone con il Comune attraverso apposita convenzione.

La politica per l'utilizzazione delle risorse pubbliche, in Ortigia, deve essere, quindi, ripensata e finalizzata a privilegiare un recupero residenziale anche attraverso la realizzazione di un parco alloggi di carattere economico nell'ambito degli interventi di riqualificazione dei tessuti più degradati.

Gli unici alloggi realizzati con un programma di interventi pubblici sono quelli della "Graziella", destinati agli studenti universitari. Cosa buona e giusta ma insufficiente.

La scelta di vita per un ritorno in Ortigia risulta condizionata anche dalla scarsa funzionalità delle tipologie abitative. Sono case di antico impianto funzionali ad un modo di vivere che non c'è più. Sarebbero necessari, spesso, interventi radicali per realizzare assetti distributivi più rispondenti alle esigenze degli utenti ma la giusta esigenza di tutelarne i caratteri architettonici e tipologici consente solo piccoli adeguamenti alle necessità d'uso.

Questa operazione riscuote consensi quando i fruitori sono studenti, turisti, giovani coppie, singles; risulta problematica, invece, (viste le prescrizioni normative che ne regolano le eventuali possibili trasformazioni) quando, si tratta di nuclei familiari tradizionali composti da genitori e figli la cui soddisfazione abitativa richiede ampi spazi e ben distribuiti.

Occorre, infatti, ricordare che una delle cause, (certamente non secondaria) che ha determinato lo spopolamento del Centro Storico è stata la inadeguatezza funzionale delle abitazioni rispetto alle esigenze delle famiglie che le rendeva assolutamente non competitive con quelle che venivano realizzate nelle zone di espansione della città.

Appare utopistico, quindi, ritenere che possa avverarsi un ritorno significativo di abitanti se non si accetta di introdurre, nella regolamentazione del recupero, qualche grado di flessibilità che consenta di ottenere condizioni abitative adeguate alle esigenze di una famiglia, non solo per gli aspetti che riguardano la funzionalità ma anche per quelli che riguardano la salubrità, cioè l'illuminazione, il soleggiamento, la ventilazione naturale di tutti gli ambienti e non ultima la sicurezza attraverso un miglioramento strutturale. Aspetto, questo, da non sottovalutare perché, come è noto, la città convive con il pericolo incombente di un evento sismico catastrofico. Sarebbe, quindi, saggio indirizzare una parte consistente di risorse disponibili verso gli interventi di consolidamento, privilegiando il miglioramento strutturale rispetto a quello formale, assegnando priorità agli edifici situati lungo quelle strade e piazze che costituiscono il sistema delle "vie di fuga".

Anche l'accessibilità e la disponibilità del posto macchina nelle vicinanze dell'abitazione occupano un posto di rilievo nella graduatoria delle aspettative.

Siracusa è ancora una città dove l'automobile mantiene ancora il carattere di "Status Symbol", per cui la popolazione accetta difficilmente di spostarsi con il mezzo pubblico, considerandolo come segno di appartenenza ad uno strato sociale molto basso. Per

questo motivo il sistema di trasporto pubblico risulta strutturato e dimensionato per essere usato prevalentemente da anziani, scolari e nulla tenenti.

Ma le possibilità di accesso e di sosta in Ortigia sono fortemente limitate e condizionate dal suo tessuto urbanistico sicuramente incompatibile con il tasso di motorizzazione della città perché anche se, nell'immaginario collettivo, Ortigia è il centro ed il cuore della città, geograficamente è un luogo marginale: un'isola la cui accessibilità risulta problematica.

Inoltre, il sistema degli spazi utilizzabili come aree di sosta non può essere considerato una variabile indipendente bensì un vincolo rigido da rispettare, pena il rischio di snaturare l'ambiente storico.

Infatti, gli unici parcheggi strutturati sono quelli realizzati sotto la terrazza Talete e nel piazzale retrostante il Palazzo delle Poste. Il resto costituisce, in gran parte, un uso improprio e tollerato, ai limiti della legalità, di sedi stradali.

*"I veicoli a motore, diceva Antonio Cederna, se anche emettessero, non veleni, ma profumi soavi e salubri, sarebbero comunque inconciliabili con i centri storici. I quali si sono formati, nel corso dei secoli e dei millenni, a misura di pedoni, di cavalli, di carri e di carrozze. Non possono essere impunemente invasi da oggetti alieni per forma, per funzione e per colore".*

Aggiunge Vezio de Lucia; *"Abitare nel centro storico è un privilegio: questo dovrebbe essere il punto di partenza di ogni politica d'intervento. Un privilegio per tante ragioni, ma soprattutto perché la qualità paesaggistica dei centri storici -determinata dall'alternanza di edifici monumentali di epoche diverse, e diversi per forma e concezione, con un tessuto abitativo minuto e anodino- è incomparabile con l'infimo livello della città contemporanea, con le espansioni del dopoguerra, la cui forma, il più delle volte repellente, è stata dettata esclusivamente dagli interessi fondiari"*<sup>1</sup>.

È abbastanza improbabile, però, che ricorrano, in Ortigia, condizioni socio culturali idonee a realizzare, realisticamente, una totale pedonalizzazione del Centro Storico, in un momento in cui non si riesce a

stabilizzare la popolazione residenziale.

Allo stesso tempo non si può pensare che il sistema degli spazi pubblici di Ortigia diventi un grande contenitore da riempire con automobili. La presenza di "luoghi" sensibili con caratteristiche ambientali di grande pregio non lo consentono. Se si vuole, quindi, sostenere l'opzione residenziale, ottimizzando gli standards abitativi, occorre razionalizzare anche l'uso degli spazi di sosta disponibili, riservandoli, prevalentemente, ai residenti, offrendo, però, allo stesso tempo, a tutti gli altri cittadini che devono recarsi nel centro storico per lavoro, shopping o quant'altro, un efficiente servizio di trasporto alternativo. Certo, questa affermazione equivale alla scoperta dell'acqua calda. Ma quella dell'"acqua calda" è l'unica ricetta che può consentire la piena utilizzazione di un centro storico da parte di tutti: residenti, addetti, e turisti.

Semmai, occorre considerare la peculiarità di Ortigia, che la rende diversa dalla gran parte dei Centri Storici, poiché essendo luogo centrale e marginale allo stesso tempo, richiede una particolare attenzione per ciò che riguarda la mobilità.

In quanto luogo centrale e direzionale, necessita di un sistema di trasporto di tipo pesante, efficiente, veloce e competitivo con il trasporto individuale che incentivi al massimo l'uso del mezzo pubblico per consentire agli addetti di recarsi al lavoro nel Centro Storico da qualsiasi parte della città. In quanto luogo marginale, necessita, al suo interno, di un sistema di trasporto leggero, ecologico, di tipo capillare, che riesca a penetrare i tessuti e servire il maggior numero di utenti. Entrambi i sistemi devono essere fortemente integrati.

Questo vuol dire che la mobilità interna di Ortigia è un aspetto della mobilità complessiva e può essere ottimizzata da un efficiente sistema di trasporto a scala urbana e territoriale.

Siracusa ha una grande opportunità per migliorare il sistema della mobilità generale adottando un rimedio, universalmente condiviso: la cosiddetta "cura del ferro" ormai in atto in tante realtà urbane, in Italia, all'estero ed ormai anche in Sicilia.

La città, purtroppo, ha vissuto, per più di cinquanta anni, un rapporto conflittuale con la sua ferrovia. La linea ferrata non è mai stata considerata dalla comunità una infrastruttura di trasporto ma una "cintura di ferro", un corpo estraneo all'organismo urbano che divideva in due la città, con gravi disagi per gli automobilisti.

Dopo anni di lotte, il servizio ferroviario di penetrazione in città che, una volta, si attestava, anche, all'ingresso di Ortigia, è stato eliminato e sostituito con un "passante" sotterraneo. La cintura di ferro non c'è più; la Stazione di Siracusa Centrale è diventata una Stazione di testa; la sede ferroviaria è rimasta libera e disponibile per essere riusata per nuove funzioni.

Questa infrastruttura rappresenta, per la città una grande risorsa e una grande opportunità: quella di realizzare sulla l'ex sede ferroviaria un formidabile sistema di trasporto pubblico in sede propria, con mezzi moderni ad alta tecnologia per collegare la parte periferica della città con le centralità più importanti e, quindi, anche con Ortigia.

Molti paesi europei e numerose città italiane, già da tempo, si sono sottoposte alla "cura del ferro" che ha visto recuperare linee ferroviarie abbandonate o sottoutilizzate, trasformarle in metropolitane leggere di superficie, tramvie veloci (anche su gomma), introducendo, nell'armamento ferroviario, mezzi di trasporto moderni ad alta tecnologia in grado di offrire frequenza del servizio, velocità, "comfort" ed economie di gestione: tutto questo nell'ambito di un processo di riqualificazione urbana ed ambientale.

Senza andare troppo lontano, per ammirare gli splendidi sistemi di trasporto su ferro francesi, svizzeri ed olandesi, basti osservare la vicina Catania che ha saputo realizzare una metropolitana riutilizzando tratti delle linea Circumetnea; la città di Messina che si è dotata di un efficiente sistema tranviario attivando un servizio con 15 moderne "tramvie"; le città di Palermo e di Firenze che stanno progettando un nuovo sistema tranviario che assicurerà il collegamento fra la periferia ed il Centro Storico.

Gli esempi riportati dimostrano che se la ferrovia a lunga percorrenza ha un effetto di separazione, i sistemi

di trasporto urbano in sede propria, anche se sono organizzati su ferro, possono, invece, avere l'effetto opposto, cioè quello della connessione fra le parti della città, e "l'handicap" di avere una linea ferroviaria che passa nel suo cuore può diventare un'opportunità.

La ferrovia ritenuta "nemica", cioè, se trasformata in infrastruttura di trasporto urbano (tramvia, filobus, trenino urbano, ecc.), attrezzata con quanto di meglio la tecnologia moderna offre (binari incassati, semaforizzazione intelligente, sistemi d'informazione continui all'utenza, vetture con pianale ribassato e confortevoli, fermate attrezzate con elementi di arredo di qualità in un ambito essenzialmente "verde"), integrata, soprattutto, con altre modalità di trasporto (modalità su gomma, sull'acqua), potrebbe non rappresentare più un corpo estraneo, una cintura di ferro appunto, ma diventare "amica" della città.

A Strasburgo, per esempio, è stata realizzata una linea tranviaria che corre lungo un parco lineare, sui prati fra alberi e fiori (1420 alberi piantumati lungo la linea), nel tessuto urbano, in mezzo alla gente, senza alcun problema.

Questa sede ferroviaria non più attiva potrebbe avere il suo terminal nella vecchia stazione Marittima a pochi metri da Ortigia.

Purtroppo, invece, si assiste ad una sua trasformazione con interventi continui e striscianti, funzionali ad una futura utilizzazione veicolare e, nella parte più esterna, a percorso ciclabile.

La pista ciclabile, però, non può costituire una valida



5.2 - La nuova linea tranviaria di Messina

alternativa al trasporto collettivo e contribuisce, parzialmente, alla causa ambientale perché "l'opzione bike" può rappresentare una valida integrazione del servizio di trasporto collettivo di massa ma non può sostituirlo. Il contributo "ambientale", infatti, assume significato quando un sistema di trasporto riesce a spostare migliaia di persone al giorno (in particolare nelle ore di punta) dall'automobile al mezzo pubblico specie se quest'ultimo utilizza la trazione elettrica.

In questo scenario, l'accesso al Centro Storico, per il flusso proveniente dalla periferia della città, continua ad essere problematico perché il trasporto pubblico svolge un ruolo marginale e la sua capacità non è adeguata alle esigenze di mobilità sia per la qualità del servizio offerto (comodità, frequenza, velocità commerciale) sia per la riduzione dei livelli di inquinamento.

Anche la mobilità interna di Ortigia risente di questa carenza. Il parcheggio di scambio ubicato ai margini del centro storico su un'area portuale (Molo S. Antonio) con funzione anche di "terminal" sia per "bus" turistici che per quelli di linea, risulta fortemente sottoutilizzato specialmente nelle ore pomeridiane.

I motivi della sua scarsa utilizzazione sono da ricercare, sicuramente, in fattori storici, comportamentali ma anche nella inadeguatezza del sistema.

Un "terminal" non può essere concepito solo come un grande spazio adibito allo stazionamento di mezzi di trasporto, poiché trattasi di un'attrezzatura complessa che, per svolgere appieno la sua funzione, dovrebbe essere dotata di servizi di supporto: accoglienza, informazione, spazi di attesa attrezzati, servizi per il pubblico e per il personale, servizi commerciali destinati non solo ai viaggiatori ed al personale addetto ma anche alle zone urbane limitrofe.

Inoltre, i vettori navetta che si dipartono dal terminal dovrebbero essere comodi, capienti, con una frequenza non superiore ai cinque minuti.

Qualcosa è stato fatto ma l'impianto attuale risulta ancora poco attrattivo e scarsamente funzionale per cui gli utenti, per entrare in Ortigia, preferiscono utilizzare il

proprio mezzo ed affrontare "l'avventura" della ricerca di un parcheggio.

La conseguenza di questa scelta è l'occupazione con l'automobile di tutti gli spazi liberi anche di quelli più sensibili e di quelli riservati ai residenti.

Riesce difficile, infatti, in queste condizioni, pensare che una famiglia possa decidere di risiedere in Ortigia rinunciando completamente all'automobile. L'auto, se non sottocasa, ma a portata di mano, significa, in qualche modo, (oltre ad un'abitudine storica) la risposta a necessità oggettive di sicurezza (in caso di doversi spostare per qualche urgenza di notte) ma è anche una comodità alla quale, per formazione culturale, il cittadino meridionale, in generale, e, l'abitante di Ortigia, in particolare, non intende rinunciare. Si pensi, per esempio, al tragitto stradale da percorrere con le borse della spesa (fatta magari in un lontano centro commerciale) a cui si aggiunge quello delle scale, negli edifici generalmente non serviti da ascensori. Si pensi anche alle difficoltà delle persone anziane. Sono aspetti della vita quotidiana che non sembrano assumere "dignità" da meritare il giusto posto nel dibattito culturale, nei convegni e nella letteratura specializzata ma che, invece, risultano centrali nelle decisioni dei cittadini in ordine alle loro scelte abitative e all'organizzazione della vita quotidiana. Questi problemi richiedono soluzioni adeguate coraggiose anche se impopolari, pena il continuo spopolamento del centro storico con l'indebolimento della sua complessità a favore dell'affermazione monoculturale urbana.

Le normali necessità di una famiglia, che possono influire negativamente su una possibile opzione Ortigia, non trovano piena soddisfazione neanche su alcuni aspetti fondamentali della vita quotidiana, come può essere per esempio quello di una sicura e costante disponibilità idrica. Questo servizio, nei piani superiori degli edifici, non è assicurato con regolarità tanto che gli abitanti, per i normali usi domestici, sono costretti a dotarsi di serbatoi con autoclave. Un aspetto, questo, che presenta anche una pesante ricaduta sul paesaggio urbano, perché sui tetti e sui terrazzi degli

edifici storici svettano questi orribili manufatti insieme alle sopraelevazioni e superfetazioni della "città invisibile".

La stessa ricaduta è determinata dalla collocazione delle unità esterne dei climatizzatori che, normalmente, finiscono con essere alloggiate sui balconi e sulle facciate degli edifici deturpandone l'assetto architettonico.

Gli edifici, infatti, sono, in gran parte, privi di impianti di riscaldamento perché l'isola non è ancora servita dalla rete di distribuzione del metano e gli impianti a combustibile liquido comportano problemi per la collocazione dei serbatoi e delle caldaie e perché le dimensioni delle strade non consentono di effettuare il rifornimento.

Gli alloggi, inoltre, non sono attrezzati per utilizzare sistemi di riscaldamento alternativo a combustibile solido perché, storicamente, nelle città di mare siciliane non è mai esistita la cultura del riscaldamento delle abitazioni, così come lo intendiamo oggi. Il clima mite, l'inverno breve e i fornelli delle cucine a carbone, in funzione molte ore al giorno, gli ambienti voltati e gli spessi muri in pietra, consentivano alla popolazione di affrontare il freddo senza grandi problemi.

In queste città, infatti, non si riscontrano segni di impianti di riscaldamento tradizionale come quello dei camini e delle stufe a legna. I conoscenti "di casa", una volta, venivano accolti in cucina che era l'ambiente più

caldo. Il salotto buono (quando c'era) era quasi sempre chiuso ed i divani e le poltrone erano protetti da teli. D'inverno era praticamente un frigorifero e veniva aperto ed usato solo in occasioni speciali, per ospiti di riguardo. Le camere da letto, ed in particolare i letti venivano... "stemperati" da uno scaldino di rame con dentro la brace

Sui tetti di Ortigia, infatti, non si riscontrano comignoli storici e quelli nuovi sono di fattura industriale, realizzati in occasione di qualche ristrutturazione. I camini sono di recente "importazione" e sono sempre collocati all'ultimo piano degli edifici per essere usati in qualche occasione conviviale. Per scaldarsi, quindi, gli abitanti di Ortigia utilizzano prevalentemente sistemi di riscaldamento alimentati con energia elettrica, con piccoli climatizzatori che risolvono, almeno parzialmente, il problema del freddo e del caldo.

L'effetto di questi dispositivi, però, non si diffonde uniformemente in tutti gli ambienti per cui la percezione del benessere risulta parziale e insufficiente.

Per quella parte di popolazione che ancora vive in Ortigia da tempo, ormai assuefatta a queste condizioni ambientali, la inadeguatezza dell'alloggio, la mancanza di parcheggio, la carenza idrica, una inadeguata climatizzazione rappresenta un disagio sopportabile; ma per chi è abituato a vivere in periferia in alloggi "attrezzati" questo disagio non è da sottovalutare.