Scritto da Lidio Aramu
Domenica 10 Febbraio 2013 11:34



Dalle torri di Palazzo San Giacomo, le trombe annunciano un riconoscimento del TAR alla correttezza di tutte le procedure adottate dall'amministrazione per arrivare al provvedimento definitivo di Ztl del mare e lungomare liberato. Dall'acropoli posillipino si risponde con le campane annuncianti che quello respinto dal TAR non è il ricorso, ma la richiesta di sospendere il provvedimento in attesa del definito in attesa dell'Ordinanza. E la guerra della Caracciolo continua...

Il lungomare di Napoli come la linea del Piave, la Maginot, la linea Gustav, ma le guerre lasciano al suolo solo rovine, morti e feriti. E' irritante il dover assistere alla contrapposizione tra amministratori e amministrati sulla funzione da assegnare ad un pezzo di città pur significativo, perdendo di vista le realtà, a volte anche drammatiche, che costellano l'intero territorio cittadino. La sineddoche ha logica e funzione nell'arte della retorica. Una figura retorica che non può trovare applicazione nella complessa gestione della polis. Ed in particolar modo di una città come Napoli… A questo punto, il buon Peppino De Filippo avrebbe ripetuto "ho detto tutto".

Agli inizi degli anni Settanta - come tutte le maggiori città del Paese e d'Europa – Napoli si è trovata a confrontarsi con le spinose difficoltà del traffico e dell'inquinamento. La struttura viaria ippodamea del centro antico e quella ottocentesca del centro storico mal si adattano al moderno traffico automobilistico. Un numero relativamente piccolo di auto, furgoni commerciali e bus basta a causare enormi ingorghi.

Le amministrazioni delle metropoli europee, per fronteggiare necessità e disagi, hanno trasformato la loro antica struttura viaria là dov'era possibile e sono impegnate a diffondere l'uso del trasporto pubblico.

La città, nel suo insieme di uomini e cose, di strade, piazze e monumenti, costituisce un

ecosistema. Il suo sviluppo deriva dall'incrocio d'interessi e bisogni propri di ogni singola cultura. Al centro della forma urbis e delle decisioni politiche c'è l'uomo con le sue variabili socio-culturali oltre che biologiche. Considerare quindi la città come un hortus conclusus è un non senso.

Napoli, purtroppo, è l'antitesi della città in movimento, stretta com'è da una disumanizzante periferia plasmata dall'abusivismo edilizio, con la complicità dell'Ente locale. L'antica "corona di spine" di nittiana memoria si ripropone in termini di cemento e disagio sociale.

Qualcosa nel tempo è però migliorato indipendentemente dalla volontà dei gestori della cosa pubblica. L'inquinamento atmosferico, ad esempio, ha perso gli effluenti industriali, azzerati dalla scomparsa dei poli industriali ad est e ovest della città. Anche la qualità delle acque marine, da La Pietra a Vigliena, registra un sensibile miglioramento.
Permane l'inquinamento chimico, da polveri, rumori e vibrazioni del traffico veicolare.

Il dibattito su questi due importanti temi a Napoli sta per festeggiare i suoi primi cinquant'anni. Di risultati, purtroppo, se ne sono visti pochini. Sporadiche domeniche ecologiche, le isole pedonali di Piazza Plebiscito e Via Roma (Toledo) e qualche altra isolata iniziativa di cui se n'è persa memoria. Da tempo, accademici, tecnici e qualche illuminato politico sostengono la necessità di eliminare gli effetti della contaminazione dell'aria favorendo il rapido e regolare deflusso delle auto per evitare l'accumulo degli inquinanti. Condizione che può essere ottenuta agendo su tre fondamentali leve: l'interdizione al traffico veicolare delle zone più antiche e con strade strette, oltre che delle zone commerciali e di affari; la realizzazione di parcheggi d'interscambio in periferia; il potenziamento del mezzo pubblico, sovvertendo l'attuale rapporto mezzi pubblici/automobili private per non penalizzare il cittadino e l'economia.

Il braccio di ferro tra la civica amministrazione ed un gruppo di associazioni civiche sulla liberazione/scippo di via Caracciolo pone in evidenza che si è ancora molto lontani dal considerare la città come un vero e proprio ecosistema. I contendenti, infatti, agiscono su uno solo dei tanti fattori correlati delle dinamiche socio-economiche e polimorfiche della Città, senza tener conto delle relazioni che esistono tra loro, rendendo così vano ogni possibile cambiamento dello stato delle cose.

Da un lato, il sindaco de Magistris rischia concretamente di fallire il suo obiettivo di umanizzare la città, ignorando quelli che sono i basilari canoni dell'ecologia urbana e le esigenze dell'economia sociale. Dall'altro, i cittadini attestati su posizioni "conservatrici" per i disagi dovuti alla precaria mobilità e per un'opposizione preconcetta.

Alla liberazione di ampie porzioni del territorio cittadino dalle auto, non corrisponde, infatti, un apprezzabile impegno dei civici amministratori nella direzione di una non più procrastinabile modernizzazione di strategie e vettori del pubblico trasporto. Con gli scarsi ed obsoleti mezzi di trasporto ed un'azienda partecipata – ANM – elefantiaca e gestita con criteri clientelari ispirati dalla proprietà e condivisi dai sindacati, non è pensabile di procedere alla definizione di Zone a traffico limitato a macchia di leopardo. Il sindaco de Magistris in funzione della sua rivoluzione ecologica avrebbe dovuto ripartire con maggiore oculatezza le scarse risorse finanziarie dando la priorità alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete stradale, ad un Piano parcheggi

con operazioni di project finance, all'innalzamento dell'attuale, inaccettabile rapporto verde/cittadino (a proposito, che fine ha fatto l'assessore alla Riforestazione urbana?).

La stessa querelle della Caracciolo testimonia la limitata visione dell'amministrazione comunale in materia di ecologia urbana. Continuare a creare Ztl o a tenerle in vita senza risolvere il grave problema della limitazione dei movimenti aggrava senza risolverlo l'incancrenito problema dell'inquinamento atmosferico e arreca nuovi danni alla città.

Se ai cittadini fosse stato garantito un razionale collegamento con il centro cittadino non si sarebbero certo opposti con tanta tenacia all'interdizione di Via Caracciolo alle auto. Avrebbero compreso.

Il rapporto integrato terra-mare è anch'esso oggetto di dibattiti e studi datati. La liberazione del tratto di lungomare da Mergellina a via Nazario Sauro non è un'idea "arancione". Nasce negli anni Ottanta, quando s'ipotizzava di realizzare un continuum terra-mare in termini strutturali e socio-culturali. I risultati di tanto impegno coincidono con l'abbattimento del muro perimetrale del porto ed un tentativo bassoliniano abortito di espandere la Villa Comunale sino al mare.

Per restituire la continuità fisica terra-mare non basta limitarsi al tratto occidentale e più pregiato del lungomare, ma occorre eliminare l'intera arteria stradale che, con denominazioni diverse, congiunge Mergellina a Vigliena. E' innegabile che tale carrozzabile costituisca, di fatto, una barriera tra la città ed il suo lungomare. L'eliminazione del nastro d'asfalto consentirà di congiungere il mare al suo immediato retroterra e di ridisegnare complessivamente l'intero waterfront nel pieno rispetto delle vocazioni naturali del territorio. Al posto della scia bituminosa troverebbero posto giardini, attrezzature talassoterapiche e strutture per il tempo libero, rendendo così possibile la valorizzazione in termini economici della risorsa mare.

Napoli non ha bisogno di guelfi e ghibellini, né di sterili contrapposizioni. La città necessita che la politica torni a svolgere il suo lavoro di pianificazione di uno sviluppo urbano eco-sostenibile. Un governo che abbia una chiara una visione politica e non navighi a vista. Con un progetto da condividere o da contrastare opponendogli un disegno alternativo e non l'acre pregiudizio della fazione. Solo da un confronto, anche duro se si vuole, sulle cose da fare può nascere sul serio un "nuovo modo di governare" Napoli.
Lidio Aramu