

L'intervento

Il lungomare pedonale e la regola delle incompiute

La circostanza che ciclicamente si riaccende il dibattito, o meglio la polemica, sulla pedonalizzazione del lungomare è forse l'indice di questioni più ampie. E d è possibile vedere la questione nella sua processualità, non più soltanto come un fatto di cronaca quotidiana ma come una utile cartina di tornasole per ricapitolare questioni più ampie degli ultimi anni, attinenti il governo municipale, nei suoi rapporti con la cittadinanza, con le associazioni, con la cultura tecnica, i profondi mutamenti nell'uso della città e delle sue parti, la compiutezza o incompiutezza dei programmi urbani. Lo sfondo su cui stagliano le controverse pedonalizzazioni degli ultimi anni, da piazza Dante al Lungomare, è la vicenda della chiusura di piazza Plebiscito, unanimemente considerata un felice simbolo della rinascita napoletana e della prima sindacatura Bassolino. Due grandi differenze però segnano la notevole distanza tra quella iniziativa e le pedonalizzazioni successive: dal punto di vista funzionale, della viabilità, la chiusura di piazza Plebiscito costituiva la prima e allora unica cesura al sistema dei collegamenti viari urbani est/ovest, il cui miglioramento come indispensabile premessa di vivibilità e di sviluppo era stato un grande tema dell'urbanistica dell'Ottocento e del Novecento, dal corso Vittorio Emanuele alla Tangenziale, passando per la nuova viabilità litoranea e per la costruzione della Galleria della Vittoria. Dal punto di vista spaziale urbano, quello fu un intervento compiuto, di tale efficacia formale da diventare la nuova icona di Napoli; non può dirsi lo stesso invece né del Lungomare, a distanza di tanti anni ancora assimilabile a una sorta di spaesata autostrada dismessa, e nemmeno di piazza Dante, mal sistemata al tempo della stazione della Metropolitana, e non resa omogenea con la chiusura al traffico privato, e anzi resa ancor più informe e infelice dalle continue installazioni temporanee commerciali con tende e bancarelle. Ma la questione della chiusura del lungomare, non meno di quella di piazza Dante, ha costituito negli anni un nodo importante del rapporto del governo municipale con le plurime espressioni della città. L'elezione di de Magistris, sostenuta da parte significativa dell'associazionismo, aveva creato nel mondo dei comitati e in quello della cultura la speranza, per molti aspetti delusa, di avviare un canale privilegiato di ascolto. Ricordo, a proposito del tema del lungomare e della viabilità complessiva, un convegno del Rotary che riuniva le migliori competenze tecnico universitarie in materie in tema di urbanistica, viabilità, conservazione dei centri storici etc.; le relative indicazioni che non andavano nella direzione della chiusura al traffico, in considerazione di tanti fattori, ivi compreso quello ambientale relativo all'inquinamento complessivo non furono nemmeno vagliate, dovendo prevalere le retoriche populiste del lungomare liberato. Ma di populismo sordo alle ragioni differenti dalla propria posizione hanno peccato molto spesso anche molti dei comitati, non di rado parimenti impermeabili alle ragioni culturali e tecniche non sempre possedute dall'uomo qualunque. Di certo restano prive di respiro, e incapaci di condurre a soluzioni convincenti. Avendo ormai uno sguardo pluriennale, il problema andrebbe impostato in altri termini. La maggiore



<-- Segue

areazione del lungomare, la migliore aria che vi si respira compensa dai livelli di traffico e di inquinamento che affliggono per conseguenza altri luoghi urbani, da via Nardones a via Morelli e via Vannella Gaetani? L'indubbio beneficio di questa chiusura riservato agli imprenditori del settore della ristorazione si estende ad altre categorie produttive e del commercio e a chi deve attraversare la città per lavoro? O queste ultime come sembrerebbe non hanno benefici? Che rapporto c'è con l'incremento di attività sulla litoranea di via Partenope con la progressiva crisi commerciale dell'intero quartiere Santa Lucia? E come va commisurata l'offerta di questa parte di città a turisti e cittadini provenienti da altri settori della città metropolitana (ivi comprese le meno attraenti periferie) con la vivibilità degli apparentemente privilegiati residenti? E poi ancora, sono state adottate negli anni tutte le misure atte ad eliminare o attenuare gli effetti negativi da essa generati? È stato attuato un disegno urbano adeguato a rendere il lungomare senza auto una parte bella e adeguatamente fruibile della città? Sono stati potenziati i mezzi pubblici e le formule di car-sharing o bike-sharing? Sono adeguate in quella strozzatura che segue la Galleria e precede piazza Vittoria le uscite di due accorsati garages? E in tema di strade liberate, via Filangieri di Candida (quella a fianco del Castel Nuovo) è stata liberata dai parcheggiatori abusivi che intralciano il traffico rendendo ancor più lungo il tragitto est ovest? È monitorato seriamente il livello di inquinamento della Galleria della Vittoria? Più in generale esiste un piano complessivo che valuti questa scelta nel profilo complessivo della città, nei suoi effetti economici, sociali, urbanistici vicini e lontani, e che possa far adeguatamente affrontare le emergenze come quella attualmente in corso (e non possiamo non rimpiangere che non sia più assessore il prof. Calabrese che, pur senza aver condiviso nella fase iniziale le scelte politiche di chiusura, assicurava la necessaria competenza tecnica nel gestire le emergenze). In realtà, bisogna assumere che è mancata una visione d'insieme, come d'altronde si avverte la carenza di uno strumento urbanistico adeguato e aggiornato, visto che siamo rimasti a un vecchissimo Piano regolatore: e nemmeno se ne parla di porvi mano. La visione è del tutto carente per questioni più complessive di cui la chiusura di via Partenope è, se vogliamo, una piccola tessera di un mosaico più complesso che si chiama governo urbanistico. Basterebbe considerare una sola questione: con quali strumenti, si garantisce, nella attuale fase di incremento turistico e di sviluppo delle attività ricreative e di ristorazione, la qualità della vita dei residenti stabili, e la conservazione di elementi essenziali che compongono la tradizione e la vita di una città storica come Napoli? Come si può assicurare che lo sviluppo non vada a beneficio di determinate categorie a scapito di altre? La cultura urbana, la scienza della città possiede tutte le competenze, anche se è tipico dell'età del populismo escludere le più alte competenze dai processi decisionali, e anzi confutarle. Un problema così complesso può ampiamente essere affrontato nei suoi risvolti culturali, tecnici, economici per essere poi offerto come base di conoscenza per compiere le scelte, ovvero come necessaria coscienza critica per modificarle. In questo, e faccio ammenda come professore universitario, i settori più vicini ai problemi della città e dell'architettura si sono limitati a fornire su richiesta aiuto per questioni di modesta portata (gli arredi del centro storico o le attrezzature per le attività commerciali su suolo pubblico) senza impegnarsi a fornire un vero contributo tecnico-culturale a scelte profonde che avrebbero potuto e possono ancora essere governate con maggiore consapevolezza, senza segnalare l'urgenza di una metodica più seria e più convincente. La questione di via Partenope è parte di una visione più complessiva che non può essere affrontata solo nei termini di una polemica tra comitati cittadini e organismi municipali, ma che merita riflessioni più ampie nella massima serenità.

Fabio Mangone