

Termiti al bordo dell'autostrada

Soltanto rigide e sottili strisce di rispetto sono previste ai lati della tangenziale che dovrà alleggerire il traffico della città. La colossale opera rischia di divenire un nodo scorsoio per l'area urbana e un dono per la speculazione edilizia

Napoli, ottobre.

Venti chilometri di lunghezza, quattro gallerie, sedici viadotti, costo complessivo cinquantatré miliardi; questa è la «tangenziale est-ovest» di Napoli, l'autostrada urbana che dovrà non solo alleggerire il traffico locale ormai vicino alla paralisi e quindi consentire uno scorrimento veloce fra la zona occidentale e quella orientale tra i Campi Flegrei e l'innesto con la grande viabilità nazionale (autostrada del Sole, per Salerno, Bari eccetera), ma favorire una maggiore apertura della città verso il territorio retrostante.

Fra tratti allo scoperto e tratti in galleria, la grande arteria parte dalla Domiziana nei pressi del lago d'Averno, prosegue a monte della Solfatara di Pozzuoli, passa nella conca di Agnano, per Fuorigrotta, aggira le pendici del Vomero, taglia la conca a valle di Capodimonte e arriva a Capodichino. Essa verrà realizzata e gestita come «autostrada urbana a pedaggio» da una società dell'Iri (Infra-Sud, con partecipazione del Banco di Napoli e della SME finanziaria): autorizzata con decreto del presidente dell'ANAS del marzo 1968, adottata dal Comune nel suo progetto definitivo nel luglio 1968, è considerata variante del piano regolatore del 1939 (l'unico attualmente, teoricamente vigente) e anticipo del nuovo piano regolatore ancora, come abbiamo visto nell'articolo precedente, di là da venire. Ed è ora all'esame del consiglio

superiore dei Lavori Pubblici.

Un'opera come questa si presta a pareri contrastanti. Se per gli amministratori locali essa è destinata a salvare Napoli dal suo «tessuto congestionato e anacronistico», a segnare «la fine dell'immobilismo e a rompere le strozzature che ostacolano il decollo della città», per altri essa presenta non pochi seri motivi di perplessità. Tanto più in una situazione di caos come quella di Napoli, questa autostrada è parsa come una soluzione poco moderna, che mescola in superficie mezzi privati e mezzi pubblici, un ripiego in sostituzione di quella rete integrata di trasporti pubblici in sede propria, che pure sarebbe stato possibile realizzare utilizzando e completando le strutture esistenti. Inoltre, in mancanza di un piano regolatore e di una visione globale dei problemi urbanistici della città e del territorio, essa rischia di risolversi in un ulteriore incentivo allo sfruttamento intensivo delle aree, in un ennesimo intervento di settore, con conseguenze non calcolabili né prevedibili.

A questo proposito, è importante quanto hanno scritto su «Nord e Sud», la rivista diretta da Francesco Compagna, un architetto e un economista, Cesare De' Seta e Sandro Petriccione. Una rete di trasporti «può essere causa di nuovi squilibri, qualora l'area investita non sia stata opportunamente predisposta alla nuova utilizzazione del suolo». La tangenziale potrà assolvere alle sue

funzioni e «non incorrere nei rischi di una scelta settoriale e tecnicistica, solo se si provvederà alla disponibilità e quindi al vincolo delle aree necessarie ai servizi e dei suoli limitrofi o comunque valorizzati dalla presenza di tale struttura». Se l'ente pubblico non provvederà a ciò con precise prescrizioni di piano (vincolando ad esempio i suoli latitanti per almeno duecento metri a monte e a valle), la tangenziale risulterà degradata a «semplice strada di collegamento», diventerà anzi «un nodo scorsoio intorno alla città e un dono gradito alla speculazione edilizia, pronta a insediarsi lungo il suo tracciato, ancor prima che esso sia realizzato».

E' proprio qui, nella definizione e regolamentazione delle fasce verdi di rispetto, che il Comune di Napoli e i progettisti della tangenziale sono venuti meno ai loro impegni. Si è discusso se e dove essa debba essere sottoposta alla legge sulle autostrade, se e dove per essa debbano valere le distanze previste dalla legge ponte per le strade fuori dei centri abitati, in che modo ci si debba regolare quando essa rientra nel centro abitato (dove a dettar legge dovrebbe essere il piano regolatore), quali conseguenze possa avere la nota sentenza della Corte Costituzionale circa gli indennizzi per i vincoli di zona, e via dicendo: il risultato è che nel progetto definitivo le fasce verdi, le zone di rispetto e inedificabili sono state enormemente ridotte, limitate a rigide e sottili strisce lungo il ciglio stradale.

Non si è dunque voluto intervenire tempestivamente con un atto di politica fondiaria a salvaguardare la stessa funzionalità della nuova autostrada: quelle fasce verdi avevano lo scopo fondamentale di assicurare lo spazio per ampliamenti futuri e per la sistemazione delle opere complementari, di garantire l'isolamento igienico e acustico, di creare una cornice naturale necessaria alla stessa sicurezza di guida, infine e soprattutto di impedire l'addensarsi dell'edilizia con conseguente congestione e disordine. Così che oggi la tangenziale rischia di diventare quello che si era temuto: un semplice nastro stradale anziché un'autentica struttura urbanistica, una semplice e inerte sede viaria incapace di imprimere un nuo-

vo e più razionale indirizzo a un agglomerato urbano informe e soffocante.

L'altro elemento gravemente negativo è il modo in cui sono progettati gli svincoli, cioè il modo in cui il traffico veloce dell'autostrada viene raccordato con la viabilità locale. Sono svincoli inutilmente complicati che immettono in una rete stradale insufficiente, precaria, congestionata, qual è quella degli incivili quartieri in collina (Vomero, Pigna, Arenella, Rione Alto, Colli Aminei eccetera), dove l'edilizia tende ancora a dilagare a macchia d'olio, sommergendo ogni area libera circostante, anche in virtù di certe varianti di piano che l'amministrazione di Napoli ha adottato o intende adottare. Il parere degli esperti (e citiamo fra tutti Roberto Pane) è che svincoli come questi «finiscono solo col servire i capricci quartieri costruiti in spregio della normativa vigente e delle scelte urbanistiche di piano regolatore, contribuendo all'incremento dell'edilizia di speculazione, liberando un gran numero di suoli edificatori e attribuendo ad essi valori elevatissimi».

Conseguenza di ciò, oltre tutto, è la devastazione di ampie zone ancora verdi, qual è la conca dello Scudillo a valle di Capodimonte, che verrebbe interamente asfaltata e cementificata, con la semidistruzione dei grandiosi parchi esistenti e favorendo le lottizzazioni in corso, sulla cui legittimità ogni dubbio è lecito: per cui si arriverà «alla distruzione, con denaro pubblico, di un prezioso patrimonio paesistico e storico». Considerazioni analoghe sono state fatte da «Italia Nostra», e, in un documento politico, dal segretario della federazione provinciale del partito repubblicano, architetto Antonio Jannello, che inserisce le deficienze della tangenziale nella generale inadempimento del comune nei riguardi degli impegni di piano regolatore (dalla «corsa alla licenza» di quest'ultimo anno alle assurde iniziative viarie nel corpo della città, eccetera).

La tangenziale, comunque, si farà: i lavori sono già cominciati. Vedremo nel prossimo articolo quali sono i principali errori che si devono e si possono a tutti i costi evitare.

Antonio Cederna

CORRIERE DELLA SERA

26 - 10 - 1968