

La «tangenziale» devastatrice

La nuova arteria, concepita nel clima di disordine urbanistico, congestionerà il traffico invece di alleggerirlo, distruggerà il poco verde superstite e degraderà importanti zone archeologiche

Napoli, ottobre.

Molte e gravi sono le conseguenze che avrà per Napoli la nuova autostrada in progetto, detta «tangenziale est-ovest», se non interverranno precise prescrizioni del consiglio superiore dei lavori pubblici. Progettata da una società dell'IRI (l'Infra-Sud), autorizzata dall'ANAS e adottata dal comune come variante al piano regolatore vigente (che è ancora quello del 1939), a destare le maggiori preoccupazioni è soprattutto il modo in cui sono concepiti gli svincoli e la mancanza di una rigorosa disciplina d'uso delle aree laterali.

L'autostrada parte dalla Domiziana, presso il lago d'Averno, e già non si capisce il perché di un tracciato così ravvicinato alla costa, quando si tratta di un'infrastruttura che dovrebbe servire l'ampio entroterra. Siamo in comune di Pozzuoli, un comune che non offre nessuna garanzia che la nuova arteria si risolva in qualcosa di diverso da un semplice, ulteriore incentivo all'attuale disordine urbanistico. Già l'edilizia ha proliferato indiscriminatamente in questa splendida zona dei Campi Flegrei, dominata dal Monte Nuovo e dal cratere del lago (sul cui ciglio, a prezzo della demolizione di un monumento romano, è stato costruito abusivamente un pretenso albergo).

Quindi l'autostrada prosegue in campagna verso oriente, ai piedi del Monte Barbaro, e qui comincia ad apparire in tutta la sua gravità l'aver trascurato di stabilire tempestivamente vaste zone verdi e inedificabili ai lati del suo tracciato: già si parla infatti di un costruendo albergo-grattacielo, già si conoscono gli accaparratori di terreni valorizzati dall'arteria, già l'italica furbizia ha messo in atto i più svariati trucchi. E' il sistema delle piantagioni mobili: appena espropriata una zona, le coltivazioni sono spostate

più avanti, così che il terreno venga a costare di più.

L'autostrada sovrappassa poi la via Campana moderna e la via Campana antica. Quest'ultima è un insigne quanto poco conosciuto complesso archeologico, perfettamente conservato. Tombe, mausolei, colombari sono disposti ai lati di una via romana con lunghi tratti di antico lastricato: per la magnificenza della natura, gli orti, le valli, le rocce emergenti, è questo un luogo che dovrebbe essere gelosamente protetto e diventare una meta turistica obbligata, se appena esistesse un minimo di considerazione per le nostre più preziose risorse culturali. Ebbene l'autostrada non solo la scavalca a volo radente con complicate strutture, ma una strada che si dirama dallo svincolo passa addirittura, se non sopra, immediatamente a ridosso della strada romana. In sostanza, si è progettata l'autostrada ignorando completamente la consistenza archeologica di una zona che è considerata seconda soltanto alla via Appia Antica.

Proseguendo verso Napoli, la autostrada taglia le pendici degli Astroni (il cratere-foresta, una delle meraviglie della natura in Italia, del quale parleremo un'altra volta) e quindi attraversa l'altro cratere, la conca di Agnano, dove i lavori sono in corso. Vale il discorso di prima: la mancanza di previsioni per assicurare la proprietà pubblica, e quindi l'inedificabilità di ampie fasce ai lati dell'arteria, espone all'aggressione edilizia questi due rarissimi aspetti geologico-naturali del Campi Flegrei. Dopo un tratto in galleria, siamo a Fuorigrotta, dove, neanche a furore apposta, la tangenziale si mangia un'area attrezzata per gli sport (meschina, degradata finché si vuole, ma pur sempre un'area libera da costruzioni) sistemata a fianco di quel miserabile agglomerato di specu-

lazione che è il quartiere (anzi il «parco», come lo chiamano) San Paolo. Quindi costeggia per lungo tratto le pendici occidentali del Vomero, incastrandovi due grossi e complicati svincoli.

Com'era da aspettarsi, questi due svincoli (Vomero e S. Giacomo dei Capri) sono sistemati in quelle magnifiche e amplissime zone verdi, a orto e frutteto, di cui Napoli è ancora ricchissima, che si scoprono proprio nel momento in cui se ne constata l'imminente condanna, e che un'aperta ragionevole politica urbanistica avrebbe dovuto da gran tempo sistemare a verde pubblico per la città più povera di verde pubblico d'Italia, al servizio di orridi quartieri che superano i 1000 abitanti per ettaro. Ma, dopo decenni di imprevidenza, la tangenziale ha dovuto essere tracciata nelle zone di minor resistenza edilizia, e quindi, come sempre, a scapito del verde. Ma non si tratta solo di questo: assurde e inaccettabili appaiono le soluzioni tecniche di questi svincoli, agli effetti del traffico. Le strade che da essi si dipartono si immettono nel groviglio dei vicoli dei nuovi quartieri, in rampe e corridoi impercorribili, nei crepacci tra le muraglie dell'intensivo (e basterà ricordare via Cilea, o quelle incredibili intercapedini che portano i nomi onorati di Guido De Ruggiero e Adolfo Omodeo): in più, favorendo lottizzazioni abusive (come quelle nella zona di via Domenico Fontana).

Dopo un altro tratto in galleria, la tangenziale attraversa, sventrandola, la bellissima conca tra i monti Aminei, Capodimonte e il rione Sanità. Uno svincolo grottesco realizza molteplici disastri: 1) alcune sue strade si identificano con quelle delle massicce lottizzazioni in corso, accelerando lo strappare verso il basso del semibuvio «rione Sapio»; 2) gli splendidi parchi di due grandi

villie (la Fiorita e Janni) vengono tagliati, segati, semidistrutti; 3) il valone dello Scudillo, uno dei più begli ambienti paesistici di Napoli, viene sbancato e distrutto; 4) il traffico della tangenziale viene immesso ancora una volta in curve a gomito, in viottoli con ripida pendenza (via Giacinto Gigante, via Due Porte all'Arenella), con quale vantaggio per la circolazione è facile immaginare. (Né è da dimenticare che proprio in questa zona, quasi a confermare la continuità con cui procede lo sfregio di Napoli, venne qualche anno fa distrutto il mausoleo romano, noto col nome di «Conocchia»).

In conclusione la tangenziale (spiace dirlo, per un'opera di tale entità) appare, così com'è stata progettata, un intervento che minaccia di congestionare il traffico invece di alleggerirlo, che distrugge il verde superstite e devasta zone archeologiche.

Autorizzata dall'ANAS in base alla legge sulle autostrade, adottata come variante di un vecchio piano regolatore e anticipato di un nuovo che non esiste ancora, è un ennesimo esempio di iniziativa settoriale, e di sovrapposizione di competenze in un clima nazionale di grave disordine urbanistico.

A completare il quadro resta da dire che il progetto definitivo è disegnato su una planimetria nemmeno aggiornata, e che finora la Soprintendenza ai monumenti ha brillato per la sua assenza. Ora l'ultima parola spetta al consiglio superiore dei lavori pubblici. Ai suoi componenti il compito di stralciare dal progetto gli elementi più dannosi e di imporre al comune di Napoli prescrizioni rigorose, univoche, chiare e definitive: resistendo energicamente a quel clima di intimidazione che ormai si è instaurato, secondo il quale chi osa criticare la tangenziale è un nemico della patria.

Antonio Cederna