

DALLA CASA ALLA TANGENZIALE E AL CENTRO DIREZIONALE

I sogni decennali (e incompiuti) di Napoli

di **DIEGO LAMA**

Napoli (nonostante sia giudicata città senza obiettivi e senza futuro) ha sempre avuto una missione, un sogno urbano da raggiungere con ogni sforzo politico, economico o intellettuale: un sogno di modernità che muta lungo il corso del tempo, che si trasforma, che segue le mode del momento ma che sempre — forse ingenuamente, sempre miracolosamente — ha la forza di cancellare tutti i problemi della metropoli e dei suoi cittadini.

Negli anni '50 il grande sogno della Ricostruzione portò all'edificazione di una buona fetta di edilizia pubblica/ privata nella città e determinò la prima grande espansione urbana oltre confine, creando la moderna periferia napoletana: il cemento avrebbe salvato la città. Negli anni '60 il tema dominante fu la Casa, affrontato sul piano pubblico (i grandi quartieri di case popolari della periferia urbana) o su quello privato (le grandi speculazioni urbanistiche): una casa per ciascuna famiglia, allora sembrava un sogno irrealizzabile. Negli anni '70 protagonista dei documenti, dei congegni, delle conversazioni, delle lezioni e delle polemiche fu la Tangenziale: l'arteria autostradale urbana che, creando un anello di viabilità scorrevole intorno alla città, avrebbe potuto risolvere una buona fetta dei problemi della città. Dopo, negli anni '80, il palcoscenico dei sogni partenopei venne occupato da un'altra gigantesca entità urbanistica — il Centro direzionale — che avrebbe decongestionato la città determinando la nascita di un quartiere moderno e dedicato ai servizi, e che avrebbe spinto la riqualificazione nella zona orientale della città.

Negli anni '90 una nuova idea-modello occupò totalmente la scena: il Rigore Urbanistico riassumibile con gli interventi successivi al G7 e con la severa gestione urbanistica di De Lucia orientata verso la tutela e la conservazione dell'esistente (emblematico di questo periodo è il Piano di recupero di Bagnoli).

A questo percorso cronologico (sintetico e lacunoso) vanno aggiunti altri sogni (il Cis, l'Interporto) ed altri eventi paralleli, come il terremoto, la ricostruzione post-sisma, i Mondiali di calcio del '90, che hanno complicato il quadro d'insieme generando affanno, confusione, appannando — a volte — le speranze urbanistiche.

L'ultima idea guida della città è il Metrò: cento stazioni puntelleranno Napoli e ne garantiranno una mobilità moderna come avviene da anni nelle grandi città europee. Le stazioni diventeranno anche trasformatori del sistema urbano, capaci di rinnovare l'intero quartiere dove esse sorgeranno. Su questa missione, su questo sogno urbano di progresso, le amministrazioni comunali e regionali si stanno giocando una fetta non piccola della loro credibilità.

Peccato però che nessuno dei sogni (una volta raggiunti) sia stato in grado di generare i frutti sperati, un po' per la lentezza delle realizzazioni, un po' la loro incompiutezza. Spesso la missione è stata conquistata tardi, o in modo disordinato, o in modo insufficiente, quando il contesto cittadino era ormai troppo mutato. La storia di questa città lo insegna: l'idea della Casa ha favorito speculazione e abusivismo, la Tangenziale (l'opera più importante del novecento a Napoli) non ha risolto i problemi del traffico cittadino, il Centro direzionale (ancora in corso di ampliamento) era un'idea vecchia già quando fu posata la prima pietra, il tema del Rigore Urbanistico (giunto quando tutto il male era già stato fatto) ha paralizzato il naturale sviluppo della città ed è stato presto cancellato del desiderio di chiamare le star dell'architettura a Napoli.

Oggi c'è il Metrò: tra dieci anni sapremo se sarà riuscito a risolvere parte dei problemi dei napoletani. Ai sogni, ai prodigi urbanistici, va sovrapposta però una buona gestione ordinaria della città: senza amministrazione, senza controllo e senza governo tutto diviene inutile. Anche i miracoli.