

## LA CITTÀ A PASSO DI GAMBERO NON INCROCIA MAI IL FUTURO

GIUSEPPE GUIDA

**L** GAMBERO ha una particolare conformazione anatomica. Una struttura fisica caratteristica che fa sembrare il suo movimento come se avvenisse all'indietro: un continuo camminare al contrario, apparentemente senza senso e senza una meta. Dettagli biologici a parte, quella del passo del gambero appare una metafora che ben si attaglia al destino di diverse politiche e azioni amministrative viste a Napoli negli ultimi anni.

In un generale rifiuto, più che in assenza, di un quadro programmatico coerente o di un progetto compiuto da portare a compimento, la classe dirigente della città, in gran parte non all'altezza del compito affidatole, agisce a caso, spesso realizzando progetti partendo dalla fine, quantomeno, da quello che le contingenze del momento fanno sembrare pericolosamente più conveniente nel breve periodo. Il risultato è non solo un'inefficienza del sistema e l'inefficacia delle politiche, ma una cattiva gestione delle risorse pubbliche e lo spreco di tante occasioni che la città avrebbe invece potuto cogliere.

Di Bagnoli, ad esempio, si discute "concretamente" da venti anni e, viste le condizioni al contorno, se ne parlerà a vuoto ancora per qualche lustro. Alla generale stasi e al non essere stati in grado di attuare un progetto di rigenerazione urbana simile a decine già completati in Europa, si sta sfortunatamente sommando la dissipazione di quanto invece era stato fortunatamente realizzato. Lo spettacolare auditorium in acciaio e vetro, ad esempio, realizzato su progetto del napoletano Silvio D'Ascia (lo stesso che l'anno scorso ha inaugurato la stazione dell'Alta Velocità di Torino Porta Susa), è ormai definitivamente chiuso, in un evidente degrado visibile a chiunque passi per via Diocleziana. Invece di essere realizzato come complemento al parco urbano e al resto di servizi e residenze previste dal piano attuativo, è stato pa-

radossalmente costruito per primo e ora giace appollaiato in mezzo al nulla. Costo 50 milioni di euro. Sul lato opposto della piana di Bagnoli, è disteso il Parco dello Sport, progettato da Massimo Pica Ciarrarra. Lì sotto, si legge nell'inchiesta della Procura, potrebbero essere state piazzate le morchie catramose della finta bonifica. Anche per questo, oltre che per problemi nel collaudo delle opere, il parco sarà destinato forse a non essere mai più riaperto. I quaranta milioni del costo delle opere, però, sono già stati tutti sborsati.

Bagnoli è sempre un buon supporto per fare esempi di cattiva amministrazione, ma di politiche "capovolte" a Napoli ce ne sono e ce ne sono state tante. Indimenticabile, soprattutto per le casse pubbliche, il prolungamento del tracciato del tram da piazza Vittoria a piazza Sannazaro, ultimo simbolo dell'inefficienza delle giunte Iervolino. Al costo di circa 5 milioni di euro fu messo in opera rapidamente tutto il "materiale rotabile" necessario (fondazioni, massetto, infrastrutture tecnologiche, binari, ecc.), senza il necessario coordinamento e senza programmazione preventiva. Il risultato è stato che quel nuovo tracciato fin da subito è apparso inutilizzabile, soprattutto per i nuovi tram che, per come è stato predisposto il piano del ferro, non potranno mai circolarvi. Ed infatti l'intero tracciato è stato, poco dopo, coperto da un tappetino di asfalto. Un incredibile danno all'erario per il quale nessuno ha cercato le responsabilità.

La più recente vicenda delle corsie "ciclabili" è anch'essa emblematica. La segnaletica integrativa delle piste, sul modello di quelle che si vedono in tutta Europa, è comparsa prima delle piste stesse, con il risultato, in molte zone, di una poco comprensibile mistura di pedoni, auto e biciclette, che ha parzialmente annullato la bontà dell'idea originaria, con una confusione di flussi e la segnaletica ben presto cancellata o divelta.

Ma di progetti "a marcia indietro" ce ne sono alcuni più recenti ed in fase di attuazione. La settimana scorsa il Comune di Napoli ha aggiudicato un progetto denominato "Riqualificazione urbanistica

e ambientale di via G. Ferraris, via Breccia a Sant'Erasmo, via Gianturco, via Nuova delle Breccie". Si tratta di un'opera di circa 15 milioni di euro che prevede la ripavimentazione delle strade, il rifacimento dei marciapiedi, l'illuminazione e diverse attrezzature pubbliche (aree gioco, piste ciclabili, ecc.) da collocare sempre lungo queste strade. Che attraversano uno dei più grandi brownfield napoletani, l'enorme area est industriale per la quale tardano le attuazioni dei piani, la bonifica delle aree e la delocalizzazione degli ultimi impianti residui. Le strade dove si planteranno alberelli e giostrine sono quelle che passano per le aree della ex-Feltrinelli, della Manifattura Tabacchi, della Chinatown del commercio, dei depositi dismessi della Q8 e materiali urbani simili. Per queste aree, la necessità di spendere comunque il danaro, l'improvvisazione, l'incapacità di definire accordi pubblico-privati in grado di sbloccare milioni di metri cubi di servizi e residenze così come previsti dal piano regolatore, ha al contrario consigliato di partire dalla fine, dal riqualificare, cioè, la maglia stradale sul modello delle parkways americane, il cui destino sarà segnato non solo dalla solita incuria e dalla marginalità dell'area, ma persino dai cantieri che, prima o poi, dovranno pur prendere il via, dissipando buona parte di quello che oggi ci si avvia a realizzare. Tutto questo mentre altri ambiti della medesima area in parte riqualificati, come l'esperimento Brin 69 (progettato dallo studio Vulcanica e che ospita, tra gli altri, "Eccellenze Campane"), restano isolati nell'abbandono e nell'assenza di controllo, di servizi e spazi pubblici. Insomma, in questi anni di stasi, di attese e di proroghe, molti dei progetti in corso appaiono avere un destino breve e poco fortunato. Poco male, chi "fraveca e sfraveca nun perde maje tempo".

La classe dirigente napoletana, in gran parte non all'altezza del compito, agisce a caso, realizzando progetti partendo dalla fine



Peso: 31%