La Caracciolo “libberata”, la Riviera di Chiaja isolata, il Corso Maria Teresa d’Austria (l’attuale Corso Vittorio Emanuele) intasato dal traffico automobilistico che scorreva sulle prime due, obbligano ad una riflessione che non può limitarsi all’amletico dubbio Ztl sì, Ztl no.
La rivoluzione dei flussi veicolari ha messo in risalto un’amara verità: Napoli è attraversabile grazie alla presenza di un esiguo numero di assi stradali definiti non a caso primari. Essi fungono da circonvallazione intra moenia e risalgono ai tempi dei Borbone e alla seconda metà dell’Ottocento, quando la città presentava ben altre dimensioni e polarità di attrazione.
La decisione dell’amministrazione comunale di realizzare nel Centro storico – e non solo – zone a traffico limitato e la preclusione al traffico di alcune arterie stradali ha evidenziato il più pernicioso dei mali di Napoli: la cristallizzazione della città.

Per un malinteso senso della salvaguardia del patrimonio storico ed architettonico, si continuano a tenere in piedi manufatti edilizi che non hanno più alcuna ragione di esistere, ampie porzioni del tessuto urbano che non rispondono ad alcuna funzione e che andrebbero riqualificati alla luce delle moderne esigenze della città fatta di pietre ed anime. Per troppo tempo, grazie alla perversa logica delle varianti e alle capacità dell’edilizia di far muovere positivamente l’economia, si è consentito di saturare ogni area edificabile senza tener conto delle necessarie infrastrutture e servizi.

Si parla molto di “grandi” progetti per il Centro storico, pur trattandosi d’interventi di limitata

portata. Per Bagnoli non si è andati oltre ad una vasta pubblicistica, convegni e dibattiti, mentre il futuro dell'Oriente napoletano è stato messo nelle mani di NapoliEst. Tre frammenti importanti ma pur sempre brandelli di città. La verità è che a differenza di quanto sta accadendo in molte città europee e, senza andare molto lontano, nella vicinissima Salerno, dove sono state realizzate opere tali da modificare ampie parti della forma urbis, a Napoli non si muove una foglia. Occorre tornare a parlare di architettura e pianificazione urbanistica. Ed è questo un bisogno immediato come testimoniano drammaticamente gli edifici che crollano a ripetizione, la mobilità pressoché inesistente e non risolvibile con il solo apporto di ulteriori autobus, la mancanza di condizioni di sicurezza e la necessità di assicurare vie di fuga in caso di calamità naturali (rischio sismico - vulcanico), la scadente qualità della vita di molti quartieri di Napoli.

Non si tratta di sventrare Napoli come fece *Agostino Depretis* col Risanamento, ma di "costruire nel costruito" – come di recente ha scritto
Alessandro Castagnaro
, docente di Storia dell'Architettura e Architettura del Novecento dell'Università Federico II – *nella sua accezione più estesa e più moderna del termine. Dal restauro architettonico, alla ristrutturazione edilizia ed urbanistica nel rapporto tra "antico e nuovo" (inteso come parte di un'unitaria questione)…*

La decisione di *de Magistris* di instaurare a Chiaja la "**Ztl del mare**", già fortemente penalizzata dalla chiusura totale alle auto di Via Caracciolo, ha riportato in superficie antiche ed irrisolte questioni tra cui quella della stretta connessione della floridità del commercio con il numero delle auto circolanti. Non va omesso, tuttavia, per puro spirito di fazione, che la congestione del traffico cittadino, con le sue diseconomie, costituisce un fattore limitante lo sviluppo armonico delle attività produttive ed influisce marcatamente sugli indici di vivibilità dell'intero territorio cittadino.

I problemi del traffico a Napoli hanno radici profonde. Esse affondano nella sua storia urbanistica e s'identificano con la conformazione stessa del suolo cittadino. Il miglioramento della qualità della circolazione non può quindi essere, in linea di massima, facilmente perseguito con la creazione di Ztl o con un ritorno sic et simpliciter alla condizione stradale originaria. L'unica strategia possibile consiste nel razionalizzare l'esistente attraverso interventi, anche minimi, in grado di fluidificare la circolazione in punti nevralgici. Illuminante è il caso dei due edifici di pessima edilizia – dei quali si è occupato approfonditamente il professor Alessandro Castagnaro - che restringono la sede stradale tra Piazza Mazzini e Piazza Cesarea (via Salvator Rosa, asse primario di collegamento Centro-Vomero). Basterebbe demolirli per migliorare sensibilmente la qualità del traffico e gli indici d'inquinamento dell'aria e da rumore nella zona.

Contemporaneamente agli interventi di carattere urbanistico, occorre però perseguire un'efficace strategia per raggiungere un livello di efficienza accettabile nel trasporto collettivo in modo da consentire la riduzione del numero dei veicoli circolanti in città, non disgiunta dalla realizzazione di parcheggi d'interscambio alla periferia di Napoli.

Al momento, la cittadinanza esasperata da un traffico "a croce uncinata" protesta affinché siano ripristinate le condizioni di viabilità ante Ztl. Anche se per assurdo, considerata la caparbietà di

de Magistris
e della
Donati
, fossero accolte tali richieste non risolverebbero, purtroppo, il problema della mobilità.

Occorre realizzare con urgenza un nuovo e “rivoluzionario” **Piano della mobilità**, con precise scelte di tipo urbanistico – amministrativo finalizzate all’umanizzazione della città. Ma è difficile credere che questa amministrazione comunale voglia impegnarsi in tal senso e reperire le necessarie risorse economiche. Non esistono alternative. Per dirla con l’emerito professore *Giuseppe Galasso*
è l’urbanistica la via per cui Napoli può stendere il ponte di cui ha bisogno tra il suo passato e il suo futuro, ed essa è ormai, assai più di ieri, anche una lotta contro il tempo
.
Lidio Aramu