

La mobilità pedonale va difesa

di **Roberto Calise**

SEGUE DALLA PRIMA

Come ricordato da Paolo Macry, anche altri Sindaci partenopei hanno utilizzato questo strumento di politiche simboliche. Oggi la città dispone di tante e preziose aree pedonali in buona parte nel circuito commerciale del Vomero e del centro: via Scarlatti, via Luca Giordano, via Chiaia, via Toledo, i Decumani, il lungomare. Popolate tutto l'anno, diventano affollatissime durante le appena concluse feste natalizie. Eppure all'epoca furono accolte con scetticismo, in particolare dai commercianti preoccupati di perdere clienti. Ora la categoria è la prima a difenderle, in una metropoli che vive però più all'aperto.

Un cambio di valutazione probabilmente favorito dall'ampia concessione per l'utilizzo di spazi esterni, che aumentano il giro d'affari. Il risultato è che molte isole pedonali (al pari dei marciapiedi di tante strade) assomigliano più a tendopoli di tavolini e gazebo che a luoghi di comunità. Per riposarsi o conversare è obbligatorio consumare qualcosa, anche perché sono quasi scomparse le panchine e la manutenzione delle poche presenti è assente nonostante la città invecchi – come il resto del Paese. Rimosse e dimenticate le opere d'arte: ad esempio, che fine ha fatto la fontana di Ernesto Tatafiore di via Scarlatti?

Il Comune aveva promesso un giro di vite dopo l'esplosione delle concessioni in periodo Covid: non si notano però cambiamenti. Con il criticatissimo caso del mercato Coldiretti a inizio dicembre nella da poco rifatta piazza Municipio, è apparsa ben chiara la contraddizione di simili politiche: spazi pagati con le tasse di tutti i cittadini e pensati per la comunità, ma ridotti ad appannaggio di pochi privati come sottolineato da Massimiliano Virgilio sempre su questo giornale.

Vi è poi un tema prettamente di mobilità. Negli ultimi decenni, mentre tanti oggetti di vita quotidiana sono diventati più piccoli, le automobili, a parità di funzioni (trasportare persone), sono invece più grandi e ingombranti. Dunque la stessa mole di traffico «pesa» di più e occupa molto più spazio urbano rispetto al passato. È urgente quindi non solo il rifacimento, ma l'intero ripensamento delle anguste strade dove la circolazione viene deviata dalle aree pedonali. Queste stradine, spesso in pessime condizioni (via Cimarosa, via Broggia, via Conte di Ruvo su tutte) restano le stesse di tre decenni fa: sono le caratteristiche del traffico ad essere cambiate. È inoltre essenziale immaginare nuove soluzioni per le intersezioni fra le isole pedonali e le carrabili, punti critici dove il caos spesso diventa incontrollabile: due fra tutte, l'incrocio via Luca Giordano/via Massimo Stanzione al Vomero e via Maddaloni/via Sant'Anna dei Lombardi al centro storico.

Almeno per il Vomero potrebbe aiutare la creazione dell'eternamente rimandato parcheggio nella zona di Antignano. L'intero quartiere non dispone infatti di parking di grandi dimensioni, nonostante sia servito da ben due uscite della Tangenziale, naturali attrattori di traffico. Vi è poi infine il tema della tenuta delle aree pedonali stesse: marciapiedi scoscesi, pietre spaccate, sampietrini divelti, alberi spesso cadenti, aiuole trascurate. Impresenziate, spesso la notte sono piste per auto e motorini. Eppure, queste rappresentano un valore per la comunità, e come tali andrebbero trattate. A trent'anni dall'idea, è necessario rinverdire quel che tuttora resta un formidabile strumento di vivibilità cittadina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sul finire dello scorso anno si sono celebrati i trent'anni dell'elezione diretta dei Sindaci. Nel dicembre 1993 l'Italia provò infatti a superare la turbolenta fine della Prima Repubblica ricostruendo un nuovo rapporto fra politica e cittadini. Assieme all'elezione diretta del Presidente di Regione, introdotta qualche anno più tardi, questi istituti hanno permesso governi locali più stabili, favorendo l'emergere di figure politiche non legate alle sole dinamiche parlamentari romane. Con l'allora definita «primavera dei Sindaci», i Comuni e le iniziative per renderli più vivibili trovano nuovo spazio nell'agenda politica. In questo senso, la più marcata autonomia decisionale dei Primi Cittadini trova forse la massima espressione nelle pedonalizzazioni. Del resto, tutti i luoghi simbolici dei maggiori centri italiani sono in aree interdette alle auto: via del Corso, via dei Fori Imperiali e il Colosseo a Roma, piazza della Signoria a Firenze, piazza Duomo a Milano. Oltre ovviamente a piazza del Plebiscito a Napoli: per anni sarà il simbolo indiscusso del «Rinascimento napoletano» targato Antonio Bassolino.

continua a pagina 3