

## **Chiaia, il cinema e l'isola che non c'è**

Raffaele Aragona

La notizia della riapertura della struttura del vecchio Metropolitan non può che far piacere a tutti: ai cittadini di Chiaia, in primo luogo, per i quali il quartiere certamente verrà a godere di una maggiore offerta cinematografica e non solo, giacché si pensa anche di riservare alcuni spazi ad attività di diverso genere di spettacolo e di ristoro.

Contemporaneamente, in quello che, nonostante tutto, continua a essere definito "salotto di Napoli", si assisterà inevitabilmente a un maggior afflusso di persone e, quel che è peggio, di autoveicoli. L'occasione, perciò, offre subito lo spunto a due argomenti importanti: l'assoluta necessità del ripristino dell'isola pedonale e la questione dei nuovi parcheggi, da sempre promessi e mai realizzati.

Le condizioni del traffico di Chiaia sono più che note, specie nei giorni di fine settimana, che ormai incominciano a comprendere non solo il venerdì, ma anche il giovedì, allorquando strade e stradine, specie nelle ore serali, diventano impraticabili. Il ripristino dell'isola si rende ora quanto mai necessario, al di là della considerazione del fatto che, in tutte le grandi città italiane ed europee, l'uso delle auto è interdetto nei centri storici e nelle zone ad alta densità commerciale; si tratta di una soluzione che avvantaggia, senza discussione, la maggior parte dei cittadini: gli abitanti della zona grazie alla diminuzione di smog e di rumore, nonché pedoni e commercianti in virtù delle più gradevoli condizioni di svolgimento del passeggio e del fare compere.

Il dispositivo della ZTL (zona a traffico limitato), in verità, almeno sulla carta (anzi, sui cartelli) è sempre in vigore, ma l'Amministrazione pare se ne ricordi di tanto in tanto, soltanto in qualche fine settimana, e probabilmente se ne ricorderà durante il periodo natalizio, quando ritorneranno di moda e con tutta evidenza i problemi di traffico nel quartiere e allora si stabiliranno blocchi straordinari che, con profusione di mezzi e di uomini, genereranno ulteriori complicazioni. Sarebbe perciò necessario un piano strategico che riguardi non solo l'attenzione agli accessi alla ripristinata isola pedonale, ma che investa l'intero circondario il quale, inevitabilmente, si troverà a risentire della mancanza di un abituale percorso. È opportuno riflettere per tempo sulla possibilità di un ripristino del dispositivo, non certo in modo estemporaneo, come è accaduto in altre occasioni, ma in modo ben ragionato e tenendo in conto ogni aspetto della questione.

Il secondo argomento merita anch'esso molta attenzione, poiché non è mai da dimenticare la tesi che mal vede i parcheggi in centro in quanto attrattori di traffico.

I parcheggi, è vero, sono desiderati da tutti, ma un giudizio attento deve anche basarsi sull'accertata

convenienza della comunità intesa nel senso più ampio del termine e non sulla base di una preferenza della maggioranza. Il giudizio deve basarsi tenendo conto non soltanto degli aspetti più evidenti del problema, ma anche di altri "punti di vista". I parcheggi in centro producono traffico, come sostengono decisamente alcune teorie urbanistiche. Una serie di dati statistici fanno ritenere che le auto "attratte" da un parcheggio possono superare di gran lunga il numero di posti offerti e ciò induce a dover ben valutare i vantaggi di una loro costruzione.

Tutto ciò non contrasta, naturalmente, con la costruzione di parcheggi "per residenti", i quali offrono un vantaggio senza "costi" indotti, giacché si tratta di opere che non comportano incrementi di flussi di traffico, ma che liberano le strade dall'invasione forsennata di auto, riconsegnandole alla fruibilità del cittadino. Ed egualmente non contrasta con l'idea dei parcheggi pubblici, periferici e semi-periferici, per i quali il discorso è diverso: per essi è solo necessaria una concreta "educazione" al loro uso, facendone riscoprire agli utenti i vantaggi, a dispetto dell'ostinata tentazione di arrivare in centro con l'auto; invogliandone l'uso con l'applicazione di tariffe modeste (via via più care man mano che ci si avvicina al centro) e con l'istituzione di una valida ed efficiente rete di mezzi pubblici alternativi all'auto privata.

Raffaele Aragona