



Napoli, Castel dell'Ovo, Sede della Direzione Regionale della Soprintendenza speciale per i Beni Culturali e paesaggistici della Campania

## Istituzioni non rispettose, vincoli disattesi e contestazioni inascoltate

**Raffaele Aragona**

Era il 2013 quando Gregorio Angelini, Direttore Regionale della Soprintendenza speciale per i Beni Culturali e paesaggistici della Campania, bocciò il progetto di riqualificazione del lungomare proposto dal Comune con una nota indirizzata all'Assessorato Urbanistica e alle tre Soprintendenze di Napoli. "Il Mattino", a pochi giorni dalla bocciatura del progetto di "riqualificazione" di via Partenope, riportava anche come le tre Soprintendenze scrivessero: «La pedonalizzazione pressoché totale del lungomare appare in contraddizione con l'identità di un pezzo di città».



Napoli, Palazzo Reale, Sede della *Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per l'Area Metropolitana di Napoli*

Non è ben chiaro come sia stato possibile non attenersi a quanto esplicitamente indicato da Angelini. «E De Magistris va da Franceschini», annunciava "Il Mattino" qualche giorno

dopo. Chissà cosa si saranno detti quei due perché siano state poi disattese quelle disposizioni perfettamente in linea con i vincoli esistenti sull'intero lungomare. Il Ministro avrà allora tergiversato, così come ha fatto nel 2019 nel rispondere (?) all'interrogazione parlamentare dell'On.le De Lorenzo: una risposta per nulla soddisfacente e del tutto inconcludente.

Chi scrive ha da sempre osteggiato l'idea della pedonalizzazione di via Partenope (e, in verità, anche di quella porzione di via Caracciolo che pare ormai divenuta definitivamente interdetta alle auto e destinata a eventi meglio definibili come sagre paesane). Un tratto, anche questo, che interrompe malamente la continuità del nastro di collegamento. Le pedonalizzazioni di zone della città hanno senso se effettuate nel loro interno, non nelle parti esterne, specie quando queste risultino arterie di collegamento, strade di scorrimento più o meno veloce, delle quali difficilmente può farsi a meno, e addirittura classificate come "vie di fuga".

Se n'è avuta prova nel settembre 2020 quando la chiusura della Galleria Vittoria ha costretto l'amministrazione a riaprire via Partenope alla circolazione delle auto.



La Galleria della Vittoria rimasta chiusa per oltre un anno

È avvilente notare come servano emergenze del genere perché certi errori vengano evidenziati; è quanto già accadde nel marzo 2013 con il crollo dell'ala sud-ovest di Palazzo Guevara di Bovino alla Riviera di Chiaia, quando lo stesso de Magistris fu costretto a riaprire l'intera via Caracciolo bloccata da qualche settimana alle auto con un'idea sconsiderata, che non teneva conto del conseguente danno al traffico della Riviera; e pur ignorando che lo smog, attenuato o addirittura annullato dalla brezza marina, avrebbe invece invaso strade interne.



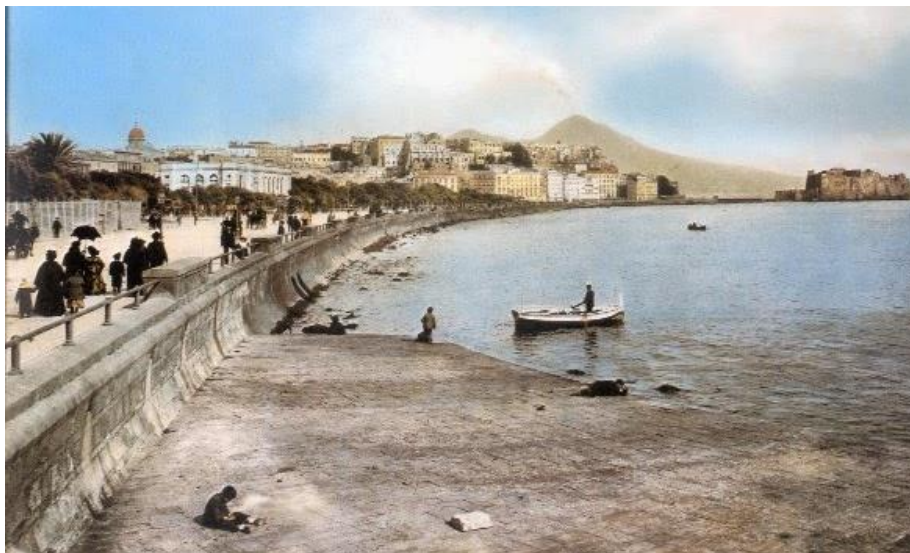
Palazzo Guevara di Bovino alla Riviera di Chiaia:  
l'ala crollata in séguito dei lavori della Linea 6 metropolitana

Oggi, a parte il dibattito sempre aperto sulla pedonalizzazione di via Partenope, la discussione verte sul progetto del suo restyling “ideato”, portato avanti dalla Giunta precedente e pure “accettato” da quella attuale, nonostante si possa e si debba sospettare che persone attente e capaci come Gaetano Manfredi ed Edoardo Cosenza, in cuor loro, non possano considerarla una decisione felice. A “giustificare” l'intenzione di portare avanti il progetto sarà stato piuttosto il rispetto della famigerata “continuità amministrativa” e lo spauracchio di perdere i fondi a esso destinati, e forse anche voti e consensi di una parte di popolo in gran parte lontano da valutazioni urbanistiche, architettoniche ed estetiche. Non è certamente, però, una buona giustificazione, se l'opera debba realizzare qualcosa di errato, inutile e dannoso. Vadano pure persi questi fondi – sempre che non si possano recuperare in qualche modo – se il sacrificio può servire a salvare l'integrità di quello che viene costantemente indicato come un "monumento" facente parte della consolidata iconografia della città di Napoli. La loro destinazione, tra l'altro, era quella della viabilità sostenibile, ma il “sostegno” è stato limitato a quella ciclo-pedonale! A chi addebitare tutto ciò?



La nuova piazza Nazario Sauro: pergolati di bouganville e vetrata circolare con i nuovi chioschi attrezzati per i tarallari...

Il progetto, elaborato dagli Uffici tecnici del Comune fin dal 2013, con un progetto esecutivo andato in gara nei mesi scorsi e con un iter ormai conclusosi, è stato per lungo tempo e inutilmente contestato dal mondo culturale – architetti, urbanisti, storici, ingegneri – e da associazioni e comitati che da anni si battono per la tutela degli speciali caratteri di quella strada che di Napoli è parte della sua stessa identità e della sua memoria collettiva. Via Partenope è un settore dell'intero asse litoraneo, Caracciolo-Partenope-Sauro, riconosciuto universalmente come il lungomare tra i più belli del mondo e iper-vincolato (compiuto nel 1883 su progetto di Enrico Alvino e Gaetano Bruno, massimi esponenti dell'architettura e dell'ingegneria della fine del XIX secolo). Si è fin dall'inizio contestato che l'intervento di restyling del solo tratto di via Partenope avrebbe modificato solo una parte dell'intero asse interrompendone l'unicità.



Coloro che hanno a cuore il destino della città di Napoli hanno sempre ritenuto che qualsiasi restauro di quel *monumento*, per rispondere legittimamente al variare dei tempi, debba essere preceduto da piano urbanistico sull'assetto della rete stradale e delle vie di fuga e rappresentare il risultato di un concorso internazionale coinvolgente l'intero asse da Mergellina a via Acton.

Non è poi chiaro perché, mentre per progettare gli inutili esterni delle stazioni della metropolitana napoletana siano stati chiamati archistar italiani e stranieri, lo stesso non sia stato fatto per un intervento su di un monumento esistente.

Mentre gli accessi alle metropolitane di tutto il mondo (o quasi) sono realizzati con semplici e anonime rampe di scale, a Napoli deve essere diverso

«C'è una cosa che va sottolineata una volta per tutte: Napoli e i napoletani non hanno mai cessato di frequentare le strade della propria litoranea, né quando fu realizzata né dopo; non sarà questo progetto a garantirne la frequentazione, ma sarà certamente questo progetto, così com'è, e se sarà realizzato senza gli opportuni correttivi formali, di gestione degli spazi e delle destinazioni d'uso, a garantire la trasformazione delle strade coinvolte in un suk dedicato alle “consumazioni”, alla pari di una qualunque periferia di Istanbul o di San Francisco». Lo affermava Giulio Pane a conclusione del convegno-mostra *A futura memoria* tenutosi il 20 maggio scorso all'Istituto Studi Filosofici di Palazzo Serra di Cassano, ma totalmente ignorato dalle Istituzioni e dalla stampa.

**Raffaele Aragona**