Scritto da Angelo del Bosco
Domenica 22 Aprile 2012 20:52



AVELLINO – Lo si è notato più volte. Tranne alcuni qualificati tecnici, sia di provata esperienza che giovanissimi, ingegneri ed architetti irpini raramente partecipano ai dibattiti che la professione si incarica loro di proporre. Se rimaniamo sul piano locale, ad esempio, mai un dibattito (ed un'autocritica) sulla qualità dell'edilizia post sisma o, magari, sulla non proprio eccelsa capacità creativa, e non soltanto nell'ultimo trentennio, nella città di Avellino.

Si parlò di assecondare la naturale vocazione ambientale di Avellino, la cosiddetta ed impropriamente definita «città giardino», silenzio, o quasi, assoluto. Non si è mosso nulla sul fronte della realizzazione della parte più importante – 600.000 mq. – del parco del Fenestrelle (il parco di Santo Spirito è stato realizzato sull'area già del Comune destinata al Pip), su cui a tutt'oggi non si registra un cenno di reazione. Si realizza l'obbrobrio architettonico in Piazza Libertà, idem.

Ma c'è un altro tema, molto di scuola che, attraverso le pagine dei giornali (anche di Napoli, che poi non dista molto da Avellino), sta interessando professionisti e amministratori locali. Si tratta dell'ipotesi che prevede, per decongestionare le città, di utilizzare di più il loro sottosuolo.

Aveva aperto tempo fa il dibattito il professor Ugo Leone che non è soltanto un qualificato docente dell'ateneo napoletano, ma è soprattutto un ambientalista della prima ora. Oggi è presidente del Parco del Vesuvio dove combatte la battaglia per la chiusura delle discariche dove una volta c'erano le cave da cui era tratto il basolato che ha pavimentato tutte le piazze e le strade delle città borboniche.

Per salvare le città, sosteneva Leone, a meno di una coraggiosa chiusura delle stesse al traffico automobilistico (ma qui ci vorrebbe una coraggiosa politica governativa che non lasci la

scottante questione a contestatissime ordinanze sindacali in genere alla mercé di Tar e giudici di pace), occorre utilizzare il sottosuolo creando tunnel, metropolitane, parcheggi, snodi. Va molto oltre il professor Gerardo Mazziotti (uno dei progettisti, mezzo secolo fa, dello stadio San Paolo di Napoli). Per Mazziotti è nel sottosuolo il futuro delle città. A quanto indicato da Ugo Leone, Mazziotti aggiunge la realizzazione di gallerie per negozi, centri commerciali, centri benessere, cinema, teatri ed altro.

È ovvio che queste ipotesi riguardano soprattutto grandi città, metropoli. Per non parlare anche di piccoli centri posti in aree fredde o particolarmente piovose; del resto, i porticati delle città medievali del Nord Italia o europee cosa sono se non un primo adattamento dell'edilizia alle necessità dei cittadini? Del resto, ai giorni nostri, cosa sono i piani-autorimessa interrati se non l'esigenza di utilizzare di più il sottosuolo?

Ma siamo sicuri che in città con particolari problemi orografici o particolari condizionamenti territoriali, per quanto non grandi, non ci sia a volte bisogno di una soluzione sotterranea?

Il caso di Avellino – città cresciuta attorno ad un lungo tratto della vecchia nazionale delle Puglie – è emblematico. L'ipotesi di un tunnel che consentisse la pedonalizzazione sia di Piazza Libertà che del Corso e consentisse lo scorrimento lungo il micidiale asse Bellizzi-Città ospedaliera, asse che per la crescita della città sui fianchi del "largo" ha completamente capovolto il "sistema" largo Speranza-ferrovia sul quale Avellino era stata pensata.

Già il primo Piano regolatore di Marcello Petrignani, con il disegno di un'estensione oltre via Carducci (e verso il costruendo stadio) dava uno scossone al vecchio impianto. Pochi si accorsero che sul fronte Sud, intanto, la motorizzazione degli abitanti dei rioni Mazzini e San Tommaso, oltreché di Bellizzi (dove intanto era stato costruito il nuovo carcere: da solo capace di creare almeno mille passaggi al giorno) stava cambiando il modo di usare la città, fenomeno ancora più accentuato sul fronte opposto con l'edilizia di piazza Kennedy e di via Carducci. Ma qui, intanto, era sorto un importante polo scolastico e, dulcis in fundo, la Città ospedaliera e tanta edilizia privata.

Probabilmente in pochi – costruttori, acquirenti – hanno creduto nel trasferimento, previsto nel 1969, del Moscati da viale Italia sulla sommità della collina dei Cappuccini. Il movimento del traffico sull'asse Nord-Sud ha ormai raggiunto livelli elevati. Risolvere il problema con un tunnel è proprio sbagliato?

Ancora un’annotazione: secondo Mazziotti lavorare sotto Napoli non darebbe problemi circa le preesistenze (e Napoli greco-romana, e le cave?) figuriamoci ad Avellino. Ed allora lo apriamo un vero, serio dibattito sull’argomento senza infilarci dentro la ragnatela dei ritardi, dell’impresa, dei soldi dirottati altrove?