



Ecco come dovrebbero diventare le «piazze a mare» di Rotonda Diaz, di piazza Vittoria, Santa Lucia e Mergellina

# Parcheeggi sommersi, nel cassetto da 18 anni

*I progetti di Pica Ciamarra vinsero nel '92 il concorso del Comune per il nuovo lungomare*

NAPOLI - Un parcheggio sommerso, anzi quattro, nelle acque del lungomare. Uno «scatolone» di cemento armato, invisibile per giunta, perchè viene «calato» sott'acqua e diventa silos che si raggiunge con l'auto percorrendo una breve rampa di accesso. O altre soluzioni ancora più avveniristiche nel caso diventassero operativi progetti di viabilità sottomarina dei quali spesso si parla salvo poi a dimenticarsene il giorno dopo. Quattro parcheggi, quattro progetti finiti nel dimenticatoio. Proviamo tirarli fuori: il primo è a Santa Lucia, il secondo a Piazza Vittoria, il terzo alla rotonda Diaz e l'ultimo a Mergellina, all'altezza di Largo Sermoneta. Cinquecento posti per ogni contenitore, con la possibilità, per Mergellina, di un doppio impiego stagionale: d'estate solo posti auto, d'inverno anche rimessaggio per imbarcazioni. E non è finita qui. Prima di addentrarci nei dettagli avvertiamo a scanso di equivoci che per realizzare queste infrastrutture sommerse non c'è bisogno di aprire cantieri in superficie e, quindi, non è il caso di pensare che si sta proponendo un'altra maledizione. Gli «scatoloni», come li abbiamo definiti, infatti, possono essere costruiti altrove, meglio se in un bacino di carenaggio e, ad opera finita, vengono trasportati via mare, in galleggiamento, sul punto dove verranno affondati con un sistema straordinariamente ingegnoso di assi che si incastrano uno nell'altro grazie ad agganci a prova di qualsiasi tensione. I fastidi, dunque, sono ridotti al minimo e quel soffio di qualità della vita che è rimasto in dotazione ad ogni napoletano non subirà altre contrazioni.

## Gli anni novanta

Un gioco facile facile, insomma, al servizio di una tecnologia che diciotto anni fa venne considerata rivoluzionaria. Sì, diciotto anni, avete letto bene. La data è il 1992, la firma in calce ai progetti è della Pica Ciamarra Associati e, per giunta, a credere per primo nella validità dell'idea fu il prefetto Giuseppe Zamberletti, il Bertolaso del terremoto del 1980 - un lumbard che si lasciò coinvolgere emotivamente dall'inferno napoletano - presidente della giuria tecnica nominata dall'Istituto Grandi Infrastrutture che aveva bandito il concorso. Gli sponsor tecnici erano autentici colossi come Infrasad, Technomare e Saipem. Con una differenza sostanziale: Infrasad sosteneva lo scavo tradizionale, la Technomare, al contrario, aveva sposato la causa del parcheggio sommerso che, oltretutto, era una tecnica già collaudata in molti Paesi del mondo. Qualche mese dopo, in pieno dibattito, arrivò una seconda conferma, ancora più autorevole: il Comune di Napoli, che aveva lanciato un bando per la sistemazione di Mergellina, assegnò il primo posto allo studio della Pica Ciamarra Associati anche per l'originalità della sistemazione dell'area urbana prospiciente il parcheggio sommerso. «E' vero - ricorda Massi-

mo Pica Ciamarra, anche perchè studiammo una serie di soluzioni originali - una per tutte la sistemazione dell'accesso alla Clinica Mediterraneo con una semplice inversione dei sensi di traffico - e risolutive per il traffico automobilistico ma anche per l'estetica del lungomare già allora degradata». Non un sogno, insomma, ma un'utopia realizzabile.

E, allora, come mai non se n'è fatto più niente? «Sono l'ultima persona alla quale porre questa legittima domanda, ma un'idea me la sono fatta. Siamo all'inizio dei famigerati anni novanta, in quegli anni tutto profumava di scandali e un progetto così controcorrente venne messo brutalmente in disparte. Non se ne parli più, capitolo chiuso. A meno che non si voglia pensare, e, confesso qualche volta mi è capitato di pensarci, che Napoli resta una città «sorda» nella quale un povero cristo che ha qualcosa da dire o da proporre non sa a chi fare riferimento».

## Una città sorda

Riparlare, quindi, per giunta diciotto anni dopo, è del tutto velleitario. «No, è utile ed attuale perchè da allora ad oggi niente è stato fatto in tema di parcheggi anche se di tanto in tanto - e questo è un periodo - la questione torna alla ribalta e si (ri)parla dei parcheggi sul lungomare. Il progetto è lì negli scaffali del Comune, se si ha voglia di guardarlo basta scrolare la polvere e passare alla fase esecutiva. Ai prezzi di venti anni fa la costruzione dei quattro parcheggi non costava molto ed aveva assicurato anche il sostegno economico della Regione, ora non so ma grosso modo si parte da una base di trentamila euro per ogni posto auto».

Dalla relazione al progetto apprendiamo che i vantaggi dei parcheggi sub-marini sono almeno tre dando per scontato che i lavori non intralceranno in alcun modo la vita della città: 1) Migliorano le difese dalle mareggiate senza modificare il profilo della costa; 2) potrebbero liberare specchi d'acqua per la balneazione e integrarsi sui spazi sotterranei per attività di supporto; 3) un rapporto più diretto e armonioso tra la Villa Comunale e il mare che è un'altra utopia di lunghissimo corso.

Massimo Pica Ciamarra ci mostra i progetti e Luciana De Rosa, il socio storico dello studio, fa scorrere sul televisore le immagini del filmato «Napoli e il mare» dalle quali balza agli occhi che la tecnologia dei parcheggi sott'acqua è più semplice di quanto si sarebbe indotti a pensare. «E tra l'altro, dicono ad una voce i due architetti, stando sott'acqua non c'è il pericolo che i parcheggi diventino attrattori di traffico. A New York e a Londra sono vietati, ma in quei sistemi urbani è possibile consentirsi queste licenze perchè il trasporto pubblico è perfetto sotto ogni punto di vista». E questo non è il nostro caso.

Carlo Franco

