

ISOLA D'ISCHIA

1950 - 1999
cinquanta anni di vita
e di storia isolana

III



a cura di **Raffaele Castagna**

L'EVI (Ente Valorizzazione Isola d'Ischia):

le sue funzioni e la sua attività - Contrasti tra le forze politiche in merito a questa istituzione, inizialmente preposta alla propaganda e alla vita turistica, in seguito impegnata anche su problemi generali concernenti l'intero territorio isolano

La questione del traffico e della viabilità - La guerra dei night -
Progetti che hanno lasciato tracce soltanto sulla carta

1950 - 1999

cinquanta anni di vita e di storia isolana



Istituito con la legge n. 1450 del 22.7.1939, modificato con la legge n. 678 del 6.6.1952 che ne prorogava la validità per venti anni, retto inizialmente da un commissario e soltanto nel 1953 con un'amministrazione ordinaria, l'*Ente Valorizzazione Isola d'Ischia* (EVI) ha rappresentato, all'indomani del ritorno ai sei comuni dopo l'esperienza del comune unico isolano, una istituzione volta a vedere e risolvere determinati problemi in prospettiva unitaria, oltre che a dare sviluppo e forza al fenomeno turistico.

La sua vita e la sua attività si sono configurate inizialmente in un quadro politico omogeneo, essendo per lo più le amministrazioni locali incentrate nella DC. Ma successivamente, formatasi una situazione più varia e principalmente su due forze quali la DC e il PSI, le azioni di programmazione e di intervento hanno cominciato ad essere maggiormente contrastate, dovendo contemplare esigenze e punti di vista che partivano ovviamente da interpretazioni differenti. E così alla scadenza del ventennio di proroga (1972) prevale l'idea di rottura e di rinnovamento totale e si propende quindi per una divisione delle competenze e della gestione dei servizi: da una parte l'Azienda di Cura, Soggiorno e Turismo, per lo specifico settore; dall'altra i Consorzi (che poi diventano uno solo) per l'acquedotto, per le fognature e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani.

La crescente diffusione delle macchine incomincia a prospettare la necessità di nuovi spazi e di nuove strade, sia per migliorare la possibilità di movimento dei veicoli motorizzati, soprattutto nel raggiungimento di zone di recente urbanizzazione, sia per liberare i centri cittadini (poi si diranno storici) dall'eccessivo traffico e dai relativi rumori molesti. L'apertura delle nuove arterie, felice per alcuni aspetti, non lo è di certo per altri, in quanto apre ulteriori sbocchi agli insediamenti e alla crescita edilizia in tutti i comuni isolani, con una conseguente e sostenuta fase dialettica pro o contro questa realtà che peraltro soddisfa anche le esigenze degli isolani nel tendere ad un miglioramento di vita e ad una migliore vivibilità con tutti i conforti moderni.

Fervono i progetti per questa o quella realizzazione e si accentua a volte lo spirito campanilistico nella tensione di ottenere gli adeguati finanziamenti per opere che dovrebbero dare un volto nuovo al proprio paese; problemi, che forse potrebbero trovare migliore soluzione in una prospettiva unitaria, non trovano al contrario identità di vedute, per cui ciascun comune deve operare in proprio; il che porta ad allungare enormemente i tempi di preparazione e di attuazione, con conseguenti maggiori costi. E non tutti i progetti riescono ad arrivare effettivamente a buon fine.

L'EVI

la valorizzazione dell'isola d'Ischia e i problemi che ne accompagnano lo sviluppo

“Premesso che per l'isola d'Ischia - territorio dalle caratteristiche omogenee, ma amministrativamente diviso in sei Comuni - un organismo unitario, in grado di assicurare gestioni intercomunali di servizi di interesse generale, è un'esigenza fondamentale, il Consiglio si è posto i seguenti quesiti:

- 1) se l'EVI ha corrisposto e corrisponde a tale esigenza unitaria;
- 2) quali sono stati e sono gli aspetti positivi dell'EVI, quali le deficienze e il perché di queste ultime;
- 3) quali potranno essere le proposte da formulare: a) semplice proroga dell'EVI; b) rinnovo o ristrutturazione; c) creazione di un nuovo organismo concepito con caratteristiche, strutture e compiti diversi dall'Ente che ha fino ad oggi operato.

Il ruolo e l'azione dell'EVI

La vita dell'EVI può essere distinta in due periodi precisi: gli anni '40 e gli anni '50-'60.

L'EVI, istituito nell'anno 1939 (legge 22.7.1939 n. 1450), è rimasto, nei primi quindici anni circa di vita, per effetto delle vicende belliche, limitatamente operante, nonostante i programmi ambiziosi con i quali era sorto. A tale periodo risalgono comunque: il piano paesistico - noto come piano Calzabini - approvato nel 1943; lo studio per lo sfruttamento ad uso potabile delle sorgenti locali (molte di queste ora sono state coperte da costruzioni o risultano inquinate); un progetto di piano regolatore generale dell'isola, il quale, approvato in sede locale e pubblicato senza opposizioni, andò smarrito nel corso dell'inoltro al Ministero dei LL. PP., forse per la distruzione da bombardamento del vagone postale che lo trasportava.

Retto sempre da commissari, l'Ente ha la prima amministrazione ordinaria solo nel 1953, quando è già avvenuta la proroga per un ventennio (legge 6.6.1952 n. 678, modificativa della legge n. 1450), sulla base della nuova realtà amministrativa (sei amministrazioni comunali in luogo dell'unico comune di Ischia esistente nel 1939).

Il secondo periodo, il cui inizio coincide, all'incirca con gli anni '50, è stato caratterizzato da un'azione prevalentemente promozionale, mentre la parte esecutiva si riscontra negli anni dal 1961 in poi: la realizzazione dell'acquedotto sottomarino, l'inserimento di Ischia nei programmi della Cassa per il Mezzogiorno per finanziamenti idrotermali e alberghieri, finanziamenti per la costruzione di reti idriche, la progettazione e la costruzione di alcune strade, realizzate su premura dell'EVI e svoltesi di concerto con le Amm.ni comunali interessate (strada di Cartaromana, di Citara, di San Montano, dei Maronti, del Monte Rotaro, allargamento di Via Iasolino, etc...), le notevoli spese per la viabilità interna nei vari Comuni, con lavori di pavimentazione e di sistemazione, interventi per il risanamento igienico degli abitati, costruzione dell'eliporto (progettazione e finanziamento).

Testo di una relazione elaborata dal Consiglio dell'Ente nella fase di discussione relativa ad una sua proroga o alla sostituzione con altro organismo

Il piano regolatore

Negli anni dal 1956 al 1959 una commissione incaricata dall'EVI, presieduta dal prof. Luigi Tocchetti, elaborò un progetto di piano regolatore intercomunale. Gli studi e le indagini all'epoca condotti e la relativa dovizia di dati hanno rappresentato, fino ad oggi, un aggiornatissimo materiale di prima mano cui sono sistematicamente riferite tutte le successive attività in materia di urbanistica ed al quale hanno largamente attinto, per i propri servizi di istituto, le amministrazioni centrali, provinciali e locali interessate, nonché i vari organismi di studio e di programmazione. Anche se il piano non venne definito, esso ha contribuito ugualmente ad una conoscenza ed alla impostazione di attività promozionali per l'isola d'Ischia.

Dopo il progetto di PRG del 1959, l'EVI ha proceduto ad ulteriori aggiornamenti con l'incarico conferito nel 1964 all'arch. Cacciapuoti, fino a quando con l'entrata in vigore della legge 7.8.1967 n. 765 - la legge ponte - ha dato incarico al prof. Beguinot di redigere il nuovo piano regolatore intercomunale. Insieme con il progetto di PRG si è dato corso all'esecuzione dei rilievi aerofotogrammetrici dell'isola in scala 1/5000 e 1/2000. Tali rilievi rappresentano quanto di più aggiornato ci possa essere in materia di cartografia dell'intera isola e un patrimonio di rilevante interesse scientifico.

L'acquedotto

La fine degli anni '50 ha visto zampillare nell'isola l'acqua addotta tramite le condotte sottomarine. In proposito il documento mette in chiaro la parte avuta dall'EVI in tale realizzazione. È soprattutto il criterio unitario di impostazione e di gestione che ha avuto il conforto del Ministero dell'Interno e della Cassa per il Mezzogiorno ed ha contribuito a superare notevoli

difficoltà tecniche. Una gestione separata, e quindi di una piccola rete, risulta, come dimostra l'esperienza, più onerosa di una unica, a parità di sicurezza e di funzionalità di esercizio.

Per le fognature, il cui concetto unitario, al pari dell'acquedotto, appare del tutto fuori discussione, si è giunti recentemente alla progettazione generale.

Per il turismo quello che l'EVI ha fatto è sotto gli occhi di tutti. Esso non si è sottratto a nessuno dei compiti che le leggi demandano alle Aziende di cura, soggiorno e turismo.

Un'azienda unica o vari organismi comunali?

Se gli attuali proventi derivanti dal riconoscimento di stazione di cura e soggiorno, circa lire cinquanta milioni annui, venissero ripartiti fra i vari Comuni in relazione al gettito da ciascuno di essi prodotto (Ischia 27 milioni, Lacco Ameno 8 milioni, Casamicciola 5 milioni, Forio 5 milioni, Serrara Fontana 3 milioni, Barano 2 milioni), un paio di Comuni potrebbero a malapena pagare un solo dipendente, il quale dovrebbe limitarsi a dare solo informazioni orali, mancando anche i mezzi - salvo che non vi provveda l'Amm.ne comunale come non è infrequente per piccole aziende dai modesti bilanci - per fronteggiare le spese per cancelleria, stampati, postali, telefoniche...; altri due Comuni potrebbero avere, oltre a un dipendente, un ufficio di informazioni e fornire notizie a richiesta di volta in volta; un altro Comune potrebbe avere un dipendente, un ufficio di informazioni e svolgere una semplice limitata azione di propaganda; l'ultimo Comune potrebbe svolgere una normale attività di azienda di cura e soggiorno.

Ma chi potrebbe promuovere, finanziare e realizzare le manifestazioni, i congressi, le iniziative per la valorizzazione del patrimonio

culturale e scientifico dell'isola, le varie forme di propaganda...?

Alcuni parlano di pro-loco. Le pro-loco sono associazioni volontarie riconosciute di cittadini, iscritte ad un apposito albo tenuto presso il Ministero del Turismo. Esse, oltre al contributo volontario degli associati, possono fruire di contributi da parte del Comune nei limiti del 50% dell'imposta di soggiorno riscossa dal Comune stesso. Quindi le entrate ordinarie di cui sopra sarebbero dimezzate.

Un altro motivo delle maggiori possibilità di intervento offerte all'ente unico risiede nel fatto che l'EVI, in quanto tale, fruisce di 30 milioni di contributo annui (10 dallo Stato e 20 dalla Provincia); contributi che alle aziende ordinarie non potrebbero essere assegnati perché non riconosciuti da alcuna legge.

Esaminate le attività svolte e soprattutto chiarita la funzione unitaria, restano esauriti il primo quesito e parte del secondo.

In un'isola come Ischia un organismo unitario (che fino ad ora si è identificato con l'EVI, ma che, tuttavia, avrebbe potuto avere anche un'altra struttura o conformazione) è obiettivamente necessario: lo è stato quando le condizioni socio-economiche erano ancora da sottosviluppo, lo è oggi quando, risolti o avviati a soluzione alcuni grandi problemi, se ne presentano ancora altri (alcuni dei quali generati proprio dai rapidi progressi fatti) e quando più che mai si avverte la necessità di avere un organo di coordinamento in un'isola amministrativamente divisa. La divisione in sei comuni infatti non va al di là di una mera competenza amministrativa; per tutto il resto - aspetti etnici, economici, geografici, geologici, culturali, sociali - le caratteristiche sono assolutamente unitarie. Poiché interessi ed economie non conoscono barriere municipali, consegue che molti servizi non possono non avere una dimensione intercomunale e, quindi, far

capo ad un ente che li coordini e, ove del caso, li gestisca, al di sopra del più ristretto ambito municipale e della territorialmente limitata competenza delle singole amm.ni comunali.

Sotto questo profilo, l'EVI ha corrisposto a tale esigenza e, per gli aspetti fin qui esaminati, vi ha corrisposto in maniera positiva.

Limiti ed aspetti negativi dell'EVI

Il primo è un limite riflesso, fondato su opinioni, di carattere generale; esso non riguarda solo l'EVI e risiede "nella natura stessa dell'Ente, che risente della mentalità, meglio dello scetticismo, con il quale si guarda all'Ente pubblico".

Si ha poi un limite oggettivo che ha pesato sulla vita dell'istituzione fin dal suo nascere: si tratta della mancata adozione dei regolamenti di esecuzione previsti dalla legge istitutiva, il cui art. 12 recita te-



Veduta di Fiaiano

stualmente: "col regolamento saranno stabilite le norme per il funzionamento dell'amministrazione dell'Ente, per la sua finanza e contabilità, per il trattamento del personale, per l'istruttoria e l'appro-

vazione dei progetti di opere pubbliche e dei regolamenti edilizi, per l'esercizio della vigilanza e tutela da parte degli organi indicati nell'art. 5 e quanto altro occorra per l'esecuzione della presente legge".

Regolamenti mai emanati; donde perplessità e incertezze circa alcuni compiti attribuiti all'EVI

1) Valorizzazione delle risorse naturali e miglioramento dell'attrezzatura ricettiva dell'isola.

Le risorse naturali sono tante: clima, spiaggia, mare, colline, pinete, terme, agricoltura, pesca, forze endogene. In che modo valorizzarle? Acquisendo o espropriando pinete e terreni? Costituendo consorzi di produttori o cooperative di produzione e lavoro? Gestendo stabilimenti termali e balneari? Sviluppando commerci...?

Qualcuno potrebbe obiettare che la forma più congeniale all'ente pubblico è quella di incentivare in senso lato e, ove occorra, di sovvenzionare. E con quali mezzi? Con quali potestà normative o impostive?

Lo stesso discorso vale per la parte riguardante il miglioramento ricettivo. Che significa tale espressione? Competizione con l'impresa privata o sovvenzionamento di questa? O anche soltanto pareri determinanti in tale materia?

2) Sfruttamento delle risorse idriche e distribuzioni di acqua potabile.

Sono due compiti ben distinti. Nel primo è esplicito il concetto che l'EVI avrebbe dovuto, forse sul

modello dell'EAGAT, avere l'esclusività dello sfruttamento delle acque termali. Può darsi che il legislatore abbia inteso proprio affermare il principio dell'interesse pubblico in materia di acque terapeutiche e, nello stesso tempo, abbia pensato di poter far ricavare dall'esercizio di gestioni termali, i mezzi necessari al finanziamento delle varie attività sottintese nel primo punto. Abbiamo detto "può darsi", in quanto anche tale concetto non è stato chiarito. Difatti che fine avrebbero fatto le gestioni private preesistenti? Quale, e come si sarebbe dovuto regolare o impostare il regime di concessione per tutta l'isola? Gli interrogativi in proposito potrebbero continuare all'infinito. Come si vede, incertezze, non trascurabili, anche per questo secondo punto e quindi impossibilità di intervento in mancanza di chiare e precise norme esecutive.

Per la distribuzione di acqua potabile il problema ha trovato una sua interpretazione anche in mancanza di norme regolamentari debitamente emanate. La soluzione trovata, tuttavia, ha sempre un carattere provvisorio, come provvisoria è la gestione delle reti che la Cassa per il Mezzogiorno ha affidato all'EVI. D'altra parte l'attuazione del compito previsto dalla legge è stata imposta dai fatti in assenza di norme precise.

3) *Impianto ed esercizio di altri servizi pubblici o di pubblica utilità dei quali i Comuni dell'isola d'Ischia intendono dargli la concessione.*

La vaghezza di tale compito non ha bisogno di dimostrazioni. Si potrebbe pensare ad una gestione intercomunale e senza fini di lucro del servizio di pubblicità e pubbliche affissioni, dei parcheggi pubblici, della disciplina delle spiagge, di forni di incenerimento di immondizie...

4) *Apprestamento ed attuazione di piani regolatori degli abitati e sistemazione, costruzione e manutenzione di strade.*

Per quanto riguarda l'urbanistica, la mancanza di norme per l'esecuzione della legge non ha consentito di definire chiaramente i confini di competenza fra i Comuni e l'EVI.

Incertezze sussistono anche per quanto riguarda le strade, divise in statali, provinciali e comunali; si può intervenire su ciascun tipo o solo su quelle comunali? e in che modo? con quali mezzi?

In mancanza di precise norme l'EVI ha effettuato interventi diretti o erogato contributi soltanto su strade comunali, tuttavia senza un piano organico, ma rispondendo ad esigenze che di volta in volta si manifestavano e che, via via, venivano segnalate dai Comuni.

Un Consiglio di esperti

Dubbi e incertezze hanno avuto diretto riflesso sugli organi di amministrazione, la cui opera è risultata fortemente condizionata sia dalla vaga formulazione dei compiti, sia dalla mancata chiarezza dei rapporti con gli altri enti pubblici e privati agenti nell'isola.

È indubbio che il legislatore abbia inteso dare all'EVI un carattere prevalentemente economico, anzi, per taluni aspetti, sostanzial-

mente imprenditoriale. Il Consiglio invece risulta formato in base a concetti meramente amministrativi, con l'esclusione - tranne la rappresentanza degli albergatori e dei termalisti - di esperti per i vari rami di attività. La rappresentanza dei sei comuni dell'isola in seno al Consiglio dell'EVI ha spesso imposto il prevalere di criteri municipali, anziché unitari, portando non di rado all'adozione di provvedimenti diretti più al raggiungimento di un equilibrio fra i vari comuni che a scelte di impegno e respiro isolani. Di qui l'opportunità di avere un consiglio formato prevalentemente di esperti che sappiano valutare, al di là del mero interesse contingente, prospettive concrete di attività e indirizzare le scelte e i relativi impieghi di mezzi nel modo più obiettivo.

Non bisogna trascurare la ridotta disponibilità di mezzi finanzia-

ri per affrontare i vari compiti enunciati.

In proposito una previsione della legge è rimasta una semplice enunciazione: i contributi che i Comuni dovrebbero accreditare all'EVI (art. 6 della legge 6.6.1952 n. 678). Anche in tale caso la mancanza di norme regolamentari di esecuzione non ha permesso di definire in che modo, per quale ammontare e con quali garanzie tale entrata poteva essere accertata e riscossa. Addirittura il concetto si è capovolto, per cui l'EVI non ha percepito alcun contributo ed ha invece offerto contributi in danaro, servizi e opere ai Comuni. Si pensi alle spese per piani regolatori, per distribuzioni pubbliche di acqua, per servizi idrici di scuole, di uffici e dipendenze comunali, per cura di giardini pubblici, per varie manutenzioni stradali, per numerose progettazioni di infrastrutture...

Conclusioni

1) Per la situazione geo-economica dell'isola e per la divisione dell'isola stessa in sei amministrazioni, è necessario avere un organo di coesione e di coordinamento di programmi e di servizi. A tale proposito il Consiglio non può che esprimere il proprio convincimento dell'utilità di gestioni di alcuni servizi-base (in particolare turismo, urbanistica, acquedotto e fognature) a carattere unitario, e dell'inopportunità, per gli evidenti danni che potrebbero derivarne (ed in taluni casi per la pratica impossibilità di trovare idonee soluzioni), di ripartire i servizi stessi in gestioni di stretto ambito municipale.

2) L'EVI ha assolto sostanzialmente ai propri compiti. Tuttavia le incertezze della legge istitutiva - incertezze che oggi nella mutata realtà socio-economica non potrebbero superarsi con la sola adozione dei regolamenti di esecuzione - sconsigliano di proporre una proroga pura e semplice dell'istituzione.

3) Questo Consiglio è dell'avviso che l'EVI - opportunamente strutturato prima nella sua organizzazione e nei suoi organi di amministrazione, e quindi nelle potestà che vorranno essergli conferite con norme chiare, precise, dalle quali dovrebbero emergere, senza possibilità di equivoci e di incertezze, compiti, diritti e doveri, modalità di gestione di servizi, entrate, sfera di competenza, estensione e limiti del concetto di autonomia - può svolgere ancora un ruolo di primaria importanza per il progresso civile ed economico dell'isola d'Ischia.

PER UNA PIU' FUNZIONALE ATTIVITA'

La Sede dell'EVI verrà trasferita ad Ischia

La decisione è stata presa nel corso di una riunione alla quale hanno partecipato il dott. Deuringer, i sindaci ed i consiglieri dell'E.V.I. - Scissione dell'ufficio tecnico dall'ufficio amministrativo - Prossimo inizio dei lavori per le reti idriche.

Corriere dell'Isola d'Ischia

Anno II - n. 12 - 26 giugno 1961

«(...) Un argomento di cui ancora una volta tutti hanno sottolineato l'urgenza è stato quello riguardante la sede principale dell'Ente che deve essere Ischia con la presenza di fatto del direttore responsabile del coordinamento dei vari servizi».

Cronache dei due golfi
Anno II, n. 2 - 15/28 febbraio 1965

Lettera aperta a Francesco Scalfati

"Protetto,, da Scalfati e con Telese in "frigorifero,, l'E.V.I. non riesce a decantare la sua situazione

PROCESSO ALL'E. V. I. SETTANTASETTE MILIONI COSTA IL PERSONALE DELL' ENTE ISCHIA

Cronache dei due golfi
Anno II, n. 9 - 16/31 ottobre 1965

La relazione del consigliere Mario D'Ambra precisa l'esistenza del debito di 150 milioni - Come si poteva ripianare il debito - L'inutile fatica della commissione presieduta dal dottor Lessona

EVI: una storia tutta da chiarire
Un Ente indebitato per 150 milioni
ed una «Cassa» stranamente silenziosa

Cronache dei due golfi
Anno V, n. 2 - 16/29 febbraio 1968

«Il debito che l'EVI ha acceso nei confronti della Cassa dovrà essere pagato dall'EVI e non dall'utente che ha già dato la possibilità all'EVI di pagarlo in parte, avendo a suo tempo e pagato il consumo dell'acqua e la spesa (ahi! quanto consistente) degli allacvi. E ciò non lo asseriamo noi, ma il prof. Pescatore nella lettera che indirizzò all'ente».

Corriere dell'Isola d'Ischia

Anno II - n. 12 - 26 giugno 1961

E.V.I. ed Acquedotto

In un opuscolo, pubblicato dall'ins. Francesco Monti, per partito preso nei confronti dell'Ente Ischia si vuole a tutti i costi travisare le più elementari norme della pubblica amministrazione.

«... è questo il momento di considerare come l'Ente, che deve essere un coordinatore degli interessi isolani, possa trovare una soluzione giusta che metta d'accordo tutti i Comuni per la costruzione delle fogne, per poter smaltire l'acqua che arriva dal continente. Non si continui a vedere nell'EVI un antagonista dei Comuni...».

EVI '68: invece dell'acqua ora paghiamo . . . l'aria!

Presso gli uffici incaricati, gli utenti dell'acquedotto gestito dal siglato E.V.I. (Ente valorizzazione Ischia?) stanno versando i canoni e le eccedenze dei consumi letti ai contatori degli utenti. Si dice che i consumi in eccedenza debbano considerarsi illimitati almeno per il 30%.

Infatti, l'eccedenza si è verificata nel periodo luglio-agosto-settembre, durante il quale l'erogazione idrica veniva interrotta per almeno due volte al giorno, e ad ogni ripresa venivano contate erogazioni di aria ad una pressione minima di 4 atmosfere.

Il costo dell'acqua già maggiorato per l'erogazione di aria al posto del prezioso elemento, subisce un altro aumento: il fisco, pronto il contratto di fornitura.

Ischia Express
Nuova serie n. 2 giugno 1967

L'invasione dei "milanesi" ha trasformato la vita e la fisionomia dell'isola

È l'isola di moda. L'isola di cui, oggi, tutti parlano. Ma fino a qualche anno fa, fino al 1945, non erano in molti a poter dire di esserci stati.

Che si sapeva noi di Ischia se non quel poco che avevamo letto a scuola? I nostri libri ricordavano la sua origine vulcanica e dicevano che "andava famosa da remotissimi tempi per le sue acque termali". Non dicevano, quei libri, molto di più della *Nuova Guida del viaggiatore in Italia*, pubblicata a Milano nel 1829 a cura dei signori Epimaco e Pasquale Artaria, due benemeriti del turismo di quei tempi. Leggiamo: "Da Capo Miseno si dominano le isole di Nisida, Procida, Ischia e Capri. Quest'ultima non presenta più alcun resto dell'immenso palazzo elevato da Tiberio e le altre, salvo Ischia che contiene (!) parecchie sorgenti d'acqua minerale, non hanno nulla d'interessante".

Tornassero in vita i signori Artaria e potessero rivedere una qualsiasi delle isole così fuggevolmente citate, Ischia, per esempio, trascolerebbero. E rifarebbero le loro guide. Se fosse necessario, perché a Ischia, come a Capri, Procida e Nisida, il *Touring Club Italiano* ha dedicato molte pagine dell'opera "*I due golfi di Napoli e Salerno*", una bella opera che non serve unicamente a chi il mondo lo gira solo in macchina, ma anche ai pedoni, a coloro che le bellezze naturali e artistiche se le vogliono centellinare passo per passo.

In vetta all'Epomeo, il monte sui cui fianchi allignano vigne che danno vini famosi in tutto il mondo, non ci si può arrivare che a piedi, per fortuna! Mezza ora di cammino. Ma che panorama! Nelle gior-

8 *La Rassegna d'Ischia* 5/99

Vincenzo Gibelli

Domenica del Corriere, 16 agosto 1959

nate serene (e a Ischia il cielo è quasi sempre sereno) l'occhio spazia tutt'intorno per un raggio di cento chilometri: la costa dal Circeo al massiccio del Cilento, Napoli e il Vesuvio, Capri e Sorrento. Sotto, l'isola, la maggior parte dell'arcipelago partenopeo, gran macchia verde nell'azzurro del mare, in cui si specchiano Ischia, la capitale, Lacco Ameno, Forio, Casamicciola, Sant'Angelo.

Ogni città, ogni villaggio ha qualcosa di singolarmente bello e interessante da vantare: fonti miracolose e grandi alberghi a parte, Ischia ha il castello di antichissima costruzione e il porto ricavato da un lago craterico; Lacco Ameno la chiesa di Santa Restituta, patrona dell'isola, giovane che subì il martirio nel 284 in terra d'Africa, il Fungo, caratteristico scoglio e la necropoli greca di San Montano. Forio ha il santuario del Soccorso e il raggio verde, il raggio che il sole emana al tramonto per un attimo, nel suo ultimo contatto con l'orizzonte. Casamicciola si gloria di aver dato ospitalità al norvegese Ibsen che nella sua pace vi scrisse il Peer Gynt.

Ma tutto è bello, tutto è interessante a Ischia. Interessante, in modo particolare, è la storia che affonda le sue radici nell'ottavo secolo avanti Cristo, quando negli

anni in cui press'a poco nasceva Roma, giunsero i Greci (pare fossero gli Eritresi, provenienti da un arcipelago dell'Egeo), e continua fino ai nostri giorni, fino all'epoca della cosiddetta "invasione dei milanesi"; milanesi sono, però, per gli ischitani non soltanto i nativi della metropoli lombarda, ma anche gli altri, quelli che vennero dal continente portando grosse novità e grossi capitali, che costruirono e fecero riforme le quali mutarono la fisionomia di tanta parte dell'isola.

Il mondo di Omero lo ritroviamo ancora a Ischia ma lontano dai centri nei quali sono sorti grandiosi e lussuosi edifici per la cura dei villeggianti più esigenti, per la cura degli ammalati che ai fanghi e alle acque radioattive chiedono guarigione ai loro disturbi e di quanti alle stesse acque e agli stessi fanghi ricorrono per ottenere il dono dell'eterna giovinezza. Si vive, in quei centri, una vita che non è molto diversa dalla vita che caratterizza le maggiori città d'Europa.

Eh, sì. Ha subito davvero grandi mutamenti l'isola in questi pochi anni. Che direbbe Ibsen se ritornasse a Casamicciola? E i fratelli Epimaco e Pasquale Artaria se sbarcassero a Ischia? Mah! Il progresso!

Leggete e diffondete

La Rassegna d'Ischia

Urge la soluzione della viabilità isolana

Il turismo, «esplosivo» in tante parti d'Italia in questo dopoguerra, è venuto assumendo, sin dall'inizio degli anni sessanta, una particolare caratteristica che ben lo contraddistingue da quello che si andava affermando in passato: è divenuto motorizzato, e ciò in coincidenza con il diffondersi, superiore ad ogni previsione, del mezzo meccanico di trasporto privato. Ebbene, questa ben definita caratteristica, buona o cattiva che sia, gradita o mal tollerata dai passatisti e dai «nostalgici», accettabile ormai per quella che è, ha imposto misure eccezionali per l'adeguamento delle strade alla mole abnorme del traffico divenuto frenetico anche per il processo in atto dello sviluppo industriale del Paese: sul continente e nelle Isole maggiori, per ovviare ai tanti inconvenienti che ne sono derivati, l'ultimo decennio è divenuto per antonomasia quello delle autostrade. Ma ben più arduo si è presentato il problema nelle piccole isole - è appunto il caso d'Ischia - ove lo spazio difetta o è comunque molto limitato, mentre la configurazione orografica per lo più accidentata aggrava vieppiù le difficoltà per la costruzione di nuove arterie, pur non considerando quelle di natura economica più facilmente superabili sul continente per la convergenza di molteplici, più cospicui e più pressanti interessi.

La congestione del traffico

Per l'Isola d'Ischia, con configurazione subconica molto accentuata, il problema si presenta di una eccezionale gravità sia per l'impossibilità degli attraversamenti interni diretti, sia per il moltiplicarsi che si è avuto, in questi ultimi

Cristofaro Mennella

Ischia Express
Giornale socialista dell'Isola d'Ischia
diretto da Francesco Scalfati -
Nuova serie n. 2 giugno 1967

anni, delle navi traghetto che consentono e facilitano oltremodo il trasporto delle macchine da e per il continente, con un ritmo divenuto vertiginoso. Il risultato è stato quello (a prescindere dagli aspetti positivi del fenomeno) di un eccezionale congestionamento del traffico stradale che non ha nulla da invidiare a quello delle grandi città, specie nei mesi estivi; congestionamento che ormai si avvicina alla saturazione e che perciò potrà divenire, al massimo tra qualche anno, una condizione negativa ed anzi una minaccia per il turismo locale, con grave pregiudizio per l'economia isolana.

L'inutile avvertimento

Bisogna pur dire che una previsione di quanto si sta verificando sarebbe stata anche possibile sol che si fosse avuta cura, da parte dei responsabili della cosa pubblica, di seguire da vicino l'incremento eccezionale del traffico a partire dal '60 e fossero state adottate, tempestivamente, delle misure adatte a contenerlo e a disciplinarlo, almeno da quando, appunto in detta epoca, al *Centro Studi di Ischia*, proprio da chi scrive, venne dato l'allarme con la formulazione in più di una proposta atta a sottoporre, con opportuni accorgimenti, ad una tassazione le macchine importate (e se ne sarebbero tratti centinaia di milioni da poter costruire strade a sufficienza!); vi-

ceversa non se ne fece nulla e tutto è stato lasciato fare al caso; ed oggi la situazione si è aggravata ulteriormente con l'enorme moltiplicarsi delle macchine isolate che di già per sé stesse, specie nei giorni festivi, creano ingorghi e difficoltà al traffico pur nelle stagioni diverse da quella di punta.

Una rete sussidiaria

La rete viaria isolana attuale, essenzialmente periferica rispetto alla configurazione del territorio, predisposta, in decenni lontani, per soddisfare esigenze ben più limitate di quelle odierne, identificabile con la Statale 270, non è suscettibile di ulteriore sviluppo. Tra l'altro essa attraversa tutti i centri urbani dell'Isola, ciò che costituiva una caratteristica richiesta e accettabile sino al '40 ma oggi assolutamente negativa e controproducente. È noto infatti che, sul continente, un po' tutti i centri di una certa entità si adoperano per portare fuori dell'abitato le arterie viarie di traffico intenso. Ebbene anche per l'Isola d'Ischia oggi si impone, per salvare il turismo locale, nella maniera più categorica e con carattere di assoluta priorità ed urgenza, la creazione di una rete sussidiaria di carattere isolano, che risponda, tra l'altro, a detta esigenza: i centri urbani debbono essere esclusi dal traffico intercomunale se si vuol conservare ad essi quel minimo di tranquillità che ogni turista richiede specie se qui si reca a scopo curativo (ed è ben noto che circa l'80% del turismo isolano è appunto di tale natura).

Ove si volesse sfuggire, anche per non giustificati (e comunque discutibili) motivi di natura estetica o paesaggistica alla costruzione di detta rete viaria ausiliaria della 270, bisognerebbe ricorrere alla misura drastica della limitazione (o addirittura alla proibizione) dell'afflusso di macchine dal continente. Ebbene è mai accettabile una soluzione del genere quando, per Capri, si invoca oggi l'abolizione della legge Sullo? Si pensi al pro-

fondo turbamento di vitali interessi economici come quelli degli industriali, degli albergatori, dei termalisti, dei commercianti, dei pur benemeriti armatori. Nessun amministratore se la sentirebbe di adottare un provvedimento del genere.

Basta con i campanilismi

Esclusa dunque questa possibilità non resta che il dovere categorico di una soluzione radicale, organica, plurivalente, estremamente urgente del problema del traffico locale mediante la costruzione di strade adeguate alle esigenze del momento e a quelle ancora più pressanti dell'immediato futuro. Date per scontate questa necessità e la relativa impellenza, resta da ravvisare la forma più adatta e che risponda del tutto alle caratteristiche ambientali. Ebbene al riguardo si riaffaccia il pericolo del prevalere di vecchie, anguste concezioni campanilistiche, sezionali o addirittura rionali, pur esistendo un Ente che dovrebbe provvedere alla coordinazione di tutte le iniziative ai fini di una valorizzazione integrale dell'Isola.

Basta con le mezze misure

Contro questa tendenza nefasta le forze sane dell'Isola, capaci di una visione unitaria dei suoi tanti e assillanti problemi, dovrebbero unirsi per lottare strenuamente sino al successo, evitando lo sperpero dei pochi fondi disponibili. Non basta pensare a «varianti», a sensi unici, a raddoppi viari di qualche centinaio di metri, a diramazioni paesistiche, a collegamenti di emergenza. Questi sono solo palliativi, rimedi inadeguati, rabberciamenti di fortuna che spesso celano soltanto degli interessi particolaristici o, peggio, personalistici: con espedienti del genere non si risolve il problema in oggetto, che ha un ruolo di assoluta preminenza su tutti gli altri. Occorre viceversa una soluzione globale di cui

possano beneficiare tutti i Comuni, le Aziende, le iniziative in atto e quelle prevedibili per un ulteriore sviluppo dell'Isola pur nelle zone sinora precluse.

Una soluzione adeguata

Ebbene una soluzione del genere è stata prospettata nel primo numero di questo foglio, scaturita dall'operato di una Commissione di studio che l'arduo problema ha voluto considerare precisamente da un punto di vista interisolano, al di fuori degli interessi delle singole Amministrazioni comunali che spesso peccano di detestabile esclusivismo. Essa ha una intrinseca organicità e inoltre presenta il notevole, concreto vantaggio di una facilità enorme di realizzazione per la ben limitata spesa da affrontare: risulta perciò compatibile con la realtà economica del Paese che non ha poi delle possibilità illimitate.

Preconcetti

Chi desideri approfondire il problema procuri di consultare o di rivedere quello scritto, corredato anche di un grafico illustrativo: qui si ritorna sull'argomento per ulteriori precisazioni e per sgomberare il terreno da preconcetti deleteri e da remore prospettate in seguito a quella pubblicazione e ispirate da motivi intuibili ma non giustificabili. La cosa, d'altra parte, non può destare meraviglia se si pone mente al modo di fare e di pensare delle minuscole collettività; viceversa ci si sarebbe dovuti meravigliare di grosso se, obiettivamente e lealmente, si fossero riconosciute sia la validità della proposta che la facilità con cui potrebbe essere tradotta in atto.

Le nostre proposte

Si propone dunque la realizzazione di un **secondo anello viario isolano** (ossia la massima aspirazione possibile in materia) **del tut-**

to indipendente da quello costituito dalla Statale 270 ormai inadeguata al traffico dell'Isola specie nei mesi di punta, che, in sintesi, può essere così descritta:

- utilizzo della cosiddetta strada Borbonica già esistente e che unisce, con percorso in collina, Forio con Casamicciola alta (Piazza Maio);

- allacciamento, con strada da costruire, di detta Piazza con la Collina del Bosco della Maddalena in Casamicciola, con tracciato a sud di Piazza Bagni e quota di circa 100 metri;

- utilizzo della strada del Rotaro (costruita dai militari nel dopoguerra) per l'allacciamento di Casamicciola con Fiaiano;

- utilizzo della strada già esistente che unisce Fiaiano con Piedimonte, questo con Testaccio e quest'ultima località con la Marina dei Maronti;

- costruzione di una strada a mezza costa (quota 50-70 metri) per unire la Marina dei Maronti con Sant'Angelo alta (in modo da non alterare, minimamente, la spiaggia sottostante);

- utilizzo della strada Sant'Angelo/Socchivo/Panza;

- costruzione di una strada a mezza costa in territorio di Forio, che unisca Panza con la Borbonica in modo da completare l'anello.

È già quasi tutto costruito

La lunghezza complessiva di questo, sviluppantesi tutto su bassa collina e perciò accessibile anche ai pedoni, sarebbe di venti chilometri laddove quella della Statale 270 è di trenta. Esso - si noti bene questa peculiare e validissima caratteristica - è di già costruito per ben dodici km.: infatti il criterio che ha guidato la ricerca in parola è stato appunto quello della utilizzazione di altrettanti tratti viari già esistenti, ma che risultavano finì a sé stessi e per lo più inutili e ben poco frequentati.

Solo 4 chilometri da costruire

Il tratto da costruire misurerebbe otto chilometri, ma quello che ha carattere di priorità e di assoluta urgenza non è che di soli quattro chilometri - la strada Maronti/Sant'Angelo - essendo il tratto Panza/Forio in collina effettuabile in un secondo tempo mentre l'allacciamento in Casamicciola tra la Piazza Maio e la Collina della Maddalena, proposto a suo tempo dallo scrivente, è di già in progetto a cura dell'Amministrazione Provinciale di Napoli. Dunque costruendo soltanto quattro chilometri di strada si realizza il secondo anello, ciò che risolve il problema numero uno dell'Isola: c'è chi sia capace di risolvere lo stesso problema con mezzi ancora più semplici? Se c'è, non si faccia pregare e non pecchi di eccessiva modestia.

Apprezzamenti fuori posto

Ma se una tale soluzione non sussiste, si lascino stare certi apprezzamenti che potrebbero ritorcersi a proprio danno. Intanto torna utile precisare talune caratteristiche e la polivalenza dell'anello proposto ai fini del turismo, dell'agricoltura, dell'edilizia (dove e come possibile), della valorizzazione di zone sinora sottosviluppate e di altre di immediata utilizzazione.

Le caratteristiche dell'anello proposto

Il tracciato indicato

- non attraversa nessuno dei centri abitati dell'Isola, rispondendo in pieno alle odierne esigenze del traffico e dell'urbanistica, ma è facilmente raccordabile con essi e con gli scali marittimi mediante tronchi viari in gran parte già esistenti e capaci di consentire il passaggio dall'uno all'altro anello a seconda delle necessità (Via Nuova dei Conti a Porto d'Ischia, Corso Vittorio Emanuele e Via Principessa Margherita a Casamicciola, Via Pannella a Lacco Ameno ecc.);

- consente un insperato collegamento tra i versanti opposti del-

l'Isola realizzando in una duplice trasversale, e cioè una Ovest-Est (ossia per parallelo) che unisca Forio con Piedimonte (e quindi con Ischia) senza attraversare nessuno dei centri urbani intermedi, e una Nord-Sud (o per meridiano) unente direttamente Casamicciola con la Spiaggia dei Maronti e con Sant'Angelo;

- anticipa il pur necessario collegamento di Casamicciola - ove, come è noto, è stata intrapresa la costruzione di un porto, e di già fanno capo mezzi rapidi marittimi ed aerei come elicotteri ed aeroplani - con tutti i centri dell'Isola (compresi i Comuni montani di Barano e Serrara) e non soltanto con quelli contigui sul litorale;

- consente di ridurre il percorso Porto d'Ischia - Sant'Angelo (o Casamicciola - Sant'Angelo) dagli attuali venti chilometri (attraversando Lacco e Forio, ciò che in piena estate non è cosa semplice) a soli dieci chilometri (Via Fiaiano, Piedimonte, Marina dei Maronti);

- alleggerisce il traffico complessivo di Porto d'Ischia, divenuto assolutamente insostenibile, dal momento che per recarsi da un punto all'altro dell'Isola non sarebbe più necessario passare, di obbligo, per detta località.

Dunque tutta una somma di vantaggi di carattere e di interesse interisolani, conseguibili con un dispendio minimo. Ecco: con un dispendio minimo Preoccupiamoci anche di questo aspetto del problema dal momento che è sterile e vano concepire e prospettare soluzioni rocambolesche, magari avveniristiche (udite, udite: oggi si parla di costruire, proprio nel centro di Ischia, un tunnel di circa 350 metri!) senza tener conto delle possibilità effettive di realizzazione. E per evitare delusioni in questo campo si tenga ben presente che l'attuale situazione è tutt'altro che propizia proprio nei riguardi dell'Isola.

È risaputo che la situazione finanziaria dell'Amm.ne provinciale non è florida, che essa comunque si è di già assunto l'impegno

della costruzione del tratto di strada Piazza Maio-Collina della Maddalena in Casamicciola, mentre è vincolata ormai ad un piano quinquennale di programmazione dal quale non è facile derogare; che la Cassa per il Mezzogiorno, impegnatissima in tante altre zone sottosviluppate, difficilmente potrà elargire larghi aiuti alla nostra Isola anche per il fatto che questa è stata inclusa, purtroppo, in un comprensorio turistico ritenuto ormai in pieno sviluppo e perciò più difficilmente sovvenzionabile. Tutto ciò deve indurre a prescegliere un progetto viario che sappia utilizzare, convenientemente, i tronchi stradali già esistenti integrandoli con tratti mancanti, così come si propone col piano da noi indicato. Con questo non si richiede in effetti che la costruzione della strada dei Maronti e la sistemazione di quella già esistente del Rotaro. Per ambedue non si spenderebbero che 400 milioni.

La indicazione invece, ex novo, di un qualsiasi differente tracciato costringerebbe alla costruzione di almeno una ventina di chilometri di strade, e perciò superiore a quella ora indicata, ad una spesa circa cinque volte superiore. Ebbene chi fornirebbe i fondi per una impresa del genere?

L'inquadramento paesistico

Finalmente un'ultima considerazione si impone, ed essa si riferisce all'inquadramento paesistico dell'arteria prospettata. Al riguardo sono ormai note le idee preconcette di chi pretenderebbe escludere ogni possibilità di sviluppo futuro della viabilità isolana in omaggio ad un nostalgico immobilismo ammissibile soltanto in altri tempi. Per poter fare qualche concessione in materia si vagheggerebbe addirittura una nuova «costituzione» locale (forse di una infabile repubblica, quella degli utopisti isolani ad acquisiti), la istituzione di un Super Centro Studi (non basta quello che c'è, riconosciuto dallo Stato, benemerito almeno in certi settori e comunque suscet-

tibile di miglioramento?). Ora che lo sviluppo edilizio e viario vada disciplinato, controllato, giustificato, informato ad opportune norme di adattamento all'ambiente, è più che naturale. Ma al riguardo esistono gli organi tutori dello Stato e le Associazioni miranti alla tutela del paesaggio, che però non dovrebbero esorbitare dai propri compiti.

Ipoteca sul futuro

Si evitino gli scontri e gli abusi ma non si metta il bavaglio ad ogni iniziativa pubblica o privata. Ischia non può rimanere, integralmente, quella che era cinquant'anni fa, dal momento che la quasi totalità dei suoi abitanti è interessata al suo sviluppo economico in generale e al turismo in particolare. ben venga un piano di sviluppo o di fabbricazione, ma non rigido e cavilloso, quasi come si potesse ipotecare la storia dei decenni futuri. In tal modo dove se ne andrebbero la li-

bertà, la democrazia, lo spirito d'iniziativa?

Ora a proposito di programmazione di strade si vuol chiedere: forse la costruzione della litoranea Casamicciola-Lacco Ameno realizzata nel 1926, quella della Panoramica Casamicciola-Porto d'Ischia ultimata nel 1934, quella della strada Panza-Sant'Angelo compiuta nel dopoguerra, quella della Cesotta- San Francesco di Paola in Forio, quella di Citara, venute fuori dallo slancio fervido ed appassionato di altrettanti credenti nei destini della propria terra d'origine, al di fuori di ogni programmazione, hanno forse compromesso o menomato il paesaggio isolano quando, viceversa, sono valse a rilevare, e poi a valorizzarne altrettanti angoli stupendi che da secoli vivevano il sonno del più squallido abbandono?

Ebbene perché non potrebbe avvenire altrettanto per le strade che sono state proposte col piano del secondo anello viario? Non è affat-

to una ragione sufficiente, per ritenere il contrario, affermare che esso non rientra in un piano di programmazione preconstituito.

Il piano di là da venire

Piano di là da venire se esso, pur nella forma embrionale in cui attualmente si trova, non ha saputo essere all'altezza della situazione nel settore delle previsioni riguardanti la viabilità, ignorando così le vere e imprescindibili esigenze isolate dei nostri tempi e dell'immediato futuro. Quel che interessa in effetti è che le soluzioni prospettate risultino intonate all'ambiente, adeguate alle aspettative, informate a sano realismo, realizzabili coi mezzi di cui si dispone, suscitatrici di nuove iniziative. Se non si sia nel vero occorre dimostrarlo e, per farlo, non bastano le gratuite affermazioni classificatorie di chi pur nella discussione di problemi di tanta importanza si trincerava dietro il paravento dell'anonimo.

Inaugurata la Linea degli aliscafi

Martedì scorso è stato ufficialmente inaugurato il servizio degli aliscafi che collega le isole di Ischia e di Capri con Mergellina in Napoli.

Il servizio degli aliscafi assume nell'evoluzione turistica della nostra isola una veste veramente importante. Difatti da più parti si era sentita l'esigenza di dotare i servizi marittimi di servizi celeri e comodi e l'innesto degli aliscafi nei servizi marittimi soddisferà certamente questa esigenza.

Il prezzo della corsa è di L. 1500 e ciò contrariamente a quanto era stato stabilito in un primo momento e cioè di fissare il prezzo a L. 1000.

Conseguenza di questo fatto è stato il mancato approdo a S. Lucia, poiché il porticciolo di Napoli sarà impegnato per le prossime Olimpiadi.

Infatti la Società degli Aliscafi si è vista costretta a dover costruire un pontile di approdo a Mergellina per cui

ha dovuto aumentare i prezzi.

Vogliamo sperare che per il prossimo anno venga dato l'accesso agli aliscafi nel porto di S. Lucia in modo da permettere anche agli stessi viaggiatori una maggiore rapidità nei collegamenti con i servizi cittadini.

Corriere d'Ischia
Anno I - n. 17 - 22 giugno 1960

Isola viva

(Lettera da Ischia, primavera 1967) - Il patrimonio culturale dell'isola si è arricchito di un'opera di grande interesse: la *Bibliografia isclana* di Pietro Serra, vasto repertorio bibliografico che abbraccia i campi dell'archeologia, della storia, dell'architettura, delle arti, del folclore, della geologia, della demografia...

Altra opera di grande interesse scientifico è *L'isola d'Ischia, geografia fisica ed economica* di Dora Buchner Niola.

Giovan Giuseppe Cervera ha dato alle stampe due monografie: *Giro dell'isola* e *Civiltà isclane*.

Le nuove pubblicazioni si aggiungono a quelle agevolissime sui vari aspetti dell'isola, già largamente note, di Cristofaro mennella, Ugo Cacciapuoti, Giacomo Deuringer, Pasquale Polito, Pietro Monti, Paolo Buchner, Giorgio Buchner, Vincenzo Telese, Gina e Maria Algranati, Antonio D'Ambra, Salvatore D'Ambra, Francesco Fermo, Gina Formiggini, Giuseppe Alparone, Valerio Paolo Consigli, Vittorio Amedeo Caravaglios, e tanti altri ancora.

(Lettera da Ischia, autunno 1967 - inverno 1968) - Un tedesco, Helmut Zeit, innamorato dell'Isola

Verde, ha realizzato un documentario dal titolo *Ischia in fotografia*, perfetto nella tecnica fotografia della luce e dei colori, originalissimo nel suo genere e inedito. Egli ha proiettato tale documentario in numerose città tedesche, rendendo un ottimo, apprezzato, disinteressato servizio di propaganda al turismo isolano. Durante il soggiorno all'Isola Verde, egli ha scoperto i luoghi più incantevoli e, a volta, agli stessi indigeni sconosciuti.

(Lettera da Ischia, primavera 1971) - Domenica 20 dicembre 1970 nella sala della Biblioteca Antoniana di Ischia il critico d'arte Paolo Perrone ha presentato il volume *Artisti contemporanei* di

Pietro Girace. Sono stati rievocati i pittori e gli scultori napoletani che si sono ispirati al paesaggio d'Ischia e che hanno fatto scuola ed alcuni artisti di Ischia che hanno continuato questa tradizione diffondendo nel mondo il fascino di questa isola meravigliosa. È stato illustrato il profilo critico e biografico di Giuseppe Casciaro, Vincenzo Colucci, Eduardo Colucci, Mario Cortiello, Crisconio, Luigi De Angelis, Ugo de Palma, Nicola Fabbricatore, Aniellantonio Mascolo, Gabriele Mattered, Mario Mazzella, Aldo Pagliacci, Gaetano Ricchizzi, Mary Serpico, Riccardo Taliercio ed Elio Waschimps.

Anche Ischia ha celebrato il secondo centenario della nascita di van

Beethoven con un applauditissimo concerto sinfonico dell'orchestra Scarlatti della RAI TV italiana diretta dal maestro Direttore Massimo Pradella.

Detta manifestazione è stata una delle prime realizzazioni del Centro Artistico Culturale, sorto nell'estate del 1970 per la tenacia e l'ammirevole zelo di un gruppo di uomini di cultura, convinti assertori della bontà e della sentita opportunità dell'iniziativa. Esso ha trovato degna dimora nel monumentale, antichissimo palazzo dell'Orologio ad Ischia Ponte, ricchissimo di storia e di tradizioni artistiche e culturali, gentilmente offerto dal sindaco d'Ischia, avv. Vincenzo Romolo.

«La Piazzetta» nuovo ritrovato ischitano



Uno scorcio della Piazzetta

La piazzetta d'Ischia è oramai una realtà! Anche se si attende ancora l'inaugurazione ufficiale, la piazzetta si è improvvisamente animata per volontà di Giannino e Tony Conte, dinamici gestori dell'omonimo caffè. Stile e buon gusto contraddistinguono questo raffinato ritrovato che sarà, quest'anno, di sicuro richiamo a quanti desiderano godersi un'ora di siesta serena, magari gustando un gelato squisito. Ma se il caffè La Piazzetta è una lieta realtà, lo si deve soprattutto all'EVI e alla Cassa del Mezzogiorno che hanno fornito i mezzi per la realizzazione della bella opera. Il progetto della piazzetta (redatto cinque anni fa) è dell'architetto Ugo cacciapuoti il quale ha, infaticabilmente, diretto i lavori assieme all'ingegnere Salvatore Leonessa. Degna di nota la costruzione della bellissima fontana luminosa... (Cronache dei due golfi, n. 7/1965).

...fa curata dal sig. Mario Di Noto in maniera impeccabile.

Resta ancora da congratularsi col Sindaco d'Ischia avvocato Umberto Di Meglio che ha profuso tutte le sue energie affinché la piazzetta fosse realizzata a tempo di record.

Tutto bene dunque e congratulazioni di nuovo al progettista ed a tutti coloro che si sono infaticabilmente operati per la realizzazione della piazzetta.

Vada un plauso anche a Giovan Giuseppe Tagliatella che è stato l'ottimo costruttore dei locali adibiti al caffè ed alle boutiques.

Dopo di ciò non ci resta che consigliare i nostri lettori di andare subito a godersi il fresco «La Piazzetta» e sorbire un gelato al caffè con panna che, a quanto pare, rappresenta il «non plus ultra» per i buonomisti.

Utopie, illusioni di una certa programmazione

La programmazione non poche volte va a farsi benedire: certi impegni e progetti, considerati in tempi diversi, si presentano ora utopistici, ora velati di eccessiva superficialità nella loro impostazione.

Chi si trova chiamato a predisporre ed enunciare programmi ha spesso occasione e necessità di allargare, per ovvie e varie ragioni (fini immediati), la prospettiva di opere e relative promesse di pronta attuazione; non di rado nuove esigenze, differenti vedute, ostacoli di qualsiasi genere, fanno poi rivolgere gli interessi verso altre realizzazioni; per quanto riguarda i lavori pubblici, lentezza di procedimento o abbandono totale si devono anche alla burocrazia e alla mutevolezza di idee (cambiano gli uomini, cambiano i colori politici nella direzione amministrativa, cambiano certe direttive e i relativi intendimenti).

Senza mirare proprio alla ricerca di una causa precisa, appare interessante scoprire una realtà (o irrealtà) del genere, anche per cercare di immaginarsi una diversa situazione, se avesse avuto altro corso la programmazione (la combinazione tra quanto è stato fatto e ciò che è risultato inattuabile); al

di là di precise volontà politiche, sono spesso circostanze indecifrabili e fortuite a regolare gli eventi nel loro sviluppo, positivo o negativo.

Negli anni che hanno visto l'isola d'Ischia fare notevoli passi sul piano del progresso e delle realiz-

Progetti che hanno lasciato tracce soltanto sulla carta

zazioni, si è parlato anche di progetti e di opere che non hanno più

avuto effettivo seguito; ed inoltre quanti lavori attendono ancora di essere completati!

Riferimenti e curiosità in merito a tali interrogativi e a tanti sogni degli isolani offre una lettura delle testimonianze d'epoca, nel nostro caso principalmente giornali (*La Rassegna d'Ischia*, anno III, nn. 2/3 - 1982).

Con il Bagno delle Principesse e l'acqua che guarisce piaghe e malattie della pelle

Vedrà la luce ai Maronti una stazione idropinica

L'acqua di Nitrodi efficace contro l'ulcera duodenale? Pare di sì

Ischia Oggi - Anno I n. 5, settembre 1970



«Se non sorgeranno impreviste difficoltà, l'Isola d'Ischia avrà presto una stazione idropinica, vale a dire uno stabilimento per cure interne, come Montecatini, Salsomaggiore, Vichy... È da tempo che se ne parlava, ma è da poco che il progetto ha assunto dimensioni pratiche con l'inizio dei lavori che proseguono tuttora in quel pregevole sito chiamato Maronti. Superfluo, forse, aggiungere che anche questa lodevole iniziativa - per il nostro turismo e per la nostra economia, e soprattutto per la valorizzazione del comune di Barano - è opera di Angelo Rizzoli. Le acque delle due sorgenti, quella di Olmitello e quella dei maronti, saranno convogliate nell'unico stabilimento programmato. La stazione idropinica nascerà a monte dell'inizio della vecchia strada (partendo dai maronti) in una posizione felice. Con la creazione di un moderno stabilimento idropinico si potrà parlare della possibilità concreta di un turismo invernale...».

PER LO SVILUPPO DI UN TURISMO SOCIALE

Un imponente complesso termale-alberghiero realizzerà il Comune di Lacco Ameno

Il Consiglio di Amministrazione della Cassa per il Mezzogiorno ha aderito alla richiesta del Comune di Lacco Ameno tendente ad ottenere il finanziamento per la costruzione di un complesso termale-alberghiero. Tale adesione elimina l'ostacolo più importante per il conseguimento della concessione per lo sfruttamento delle acque termali. Difatti, dato anche che la domanda del Comune era in concorrenza con altra di società privata, finora i competenti organi avevano insistentemente chiesto di conoscere da parte del Comune

la fonte con cui si intendeva far fronte al programma presentato per ottenere la concessione termale.

«L'amministrazione comunale di Lacco Ameno ha sempre teso e continua a tendere verso l'attuazione di un possibile allargamento del turismo e a che le benefiche qualità terapeutiche delle acque fossero messe a disposizione anche della media borghesia.

Improbabile è stata la lotta sostenuta per cercare di assicurare al Comune una concessione mineraria, onde poter costruire un complesso termale più accessibile alla classe media dei turisti.

Risultato conseguito è stato quello di evitare, per il bene stesso del paese, che tutto il territorio ancora libero fosse dato in concessione ad una sola società...

... Oggi, per l'adesione della Cassa per il Mezzogiorno, la pratica va assumendo una piega decisamente favorevole al Comune e abbiamo motivo di ritenere che presto si

risolverà felicemente e che anche Lacco Ameno, a somiglianza di altri Comuni dell'isola, avrà un suo complesso termale, senza togliere ai privati la possibilità di ulteriori, serie iniziative in tale campo.....» (Corriere dell'Isola d'Ischia, anno II n. 4 - marzo 1961).

FUNIVIA per il monte Epomeo

Ne troviamo cenno sul *Corriere dell'isola d'Ischia* (numero unico di presentazione - 4.2.1960):

«Opera degna del più incondizionato elogio si realizzerà in seguito all'avvenuta accettazione della proposta della Società Funivie e Seggiovie del Mezzogiorno per la costruzione e successivo esercizio di una funivia che collegherà Porto d'Ischia con l'Epomeo. (...) Si valorizzerà un posto così meraviglioso come l'Epomeo, favorendo anche lo sviluppo di iniziative industriali, commerciali, turistiche dei nostri centri».

In precedenza si era già parlato di un identico progetto: una funivia verso l'Epomeo: il Cav. del Lavoro Angelo Rizzoli ne prevedeva il punto di partenza a Lacco Ameno.

Gettate le basi per la coltivazione dei fiori

«In una riunione tenutasi nei giorni scorsi - si legge sul *Corriere dell'isola di Ischia* (anno II - n 12 - 26 giugno 1961) - al Centro Studi, un qualificato dirigente dell'Ispettorato Agrario Campano ha confermato la validità della proposta, fatta a suo tempo dal prof. Cristofaro Mennella, circa una possibile coltivazione dei fiori nella nostra isola. La floricultura - ha detto il dott. Caiazza - può benissimo prospera-

re sia per le condizioni del suolo, del tutto adatte, sia per le condizioni ambientali e climatiche».

Sulle possibilità straordinarie di una floricultura industriale, destinata anche alla esportazione del prodotto, parla ancora il prof. Cristofaro Mennella in una comunicazione presentata il 10. 2.1963:

«Non entrerà qui nei particolari della proposta, ampiamente documentata e avvalorata dall'adesione entusiastica del Cav. del Lavo-

ro Adolfo Gancia, fondatore in Foforio di un giardino esotico che rappresenta la migliore dimostrazione della validità della proposta stessa (ma che il 98 per cento degli isolani ignora). Mi limiterò qui a precisare che il rendimento della nuova coltura risulterebbe ben venti volte superiore a quello della viticoltura, e che non sussistono, riguardo al suo impianto, difficoltà non superabili».

Il Lungomare Aragonese

Molto spazio e notevoli interventi ricchi di parole.... e di promesse fa registrare il progetto del Lungomare Aragonese, destinato ad assicurare un decisivo sviluppo del territorio ischitano prossimo al Castello.

In *Cronache dei due golfi* (anno II n. 8 - agosto 1965) si riscontra il seguente titolo:

Gava e Terracciano hanno promesso

il Lungomare Aragonese assicurerà da solo lo sviluppo di Ischia Ponte

«In una recente visita a Ischia, il presidente della Provincia prof. Antonio Gava e l'assessore ai Lavori Pubblici avv. Terracciano hanno assicurato al sindaco di Ischia tutto il loro interessamento perché la cosa abbia un felice e celere esito.

È certo che l'Amministrazione comunale non trascurerà di sollecitare la realizzazione del Lungomare Aragonese, premessa del definitivo sviluppo di Ischia Ponte».

Nel marzo 1973 *Ischia Mondo* (n. 4) pubblica un articolo del sindaco avv. Vincenzo Romolo dal titolo:

Ampie prospettive turistiche per Ischia Ponte

La passeggiata aragonese si avvia a diventare realtà:

«Come ristrutturare turisticamente Ischia Ponte? È stato ed è questo il quesito delle varie amministrazioni comunali da un certo periodo del dopoguerra ad oggi (...).

Il nuovo progetto, regolarmente approvato dal Consiglio comunale e dalla Soprintendenza ai Monumenti, questa volta è stato altresì definitivamente approvato anche dal Consiglio Superiore delle Antichità e Belle Arti che ha avuto parole di encomio per chi tale opera ha voluto e progettato».

Porto d'Ischia, agosto 1968.

Un sacerdote, suo fratello maresciallo dell'aeronautica, un artista ed un albergatore hanno dichiarato guerra a due night-clubs che sorgono nella famosa pineta di Porto d'Ischia. I locali, che rischiano il fallimento, sono il «*Monkey*», che per primo sorse sull'isola, ed «*Il Pomo*», ultimo in ordine di tempo. I quattro «moschettieri» combattono per una tranquillità che essi dicono perduta, in nome di molti forestieri che, almeno ad Ischia, non vogliono essere assordati e che minaccerebbero di partirsene per altri lidi; le loro armi sono i fogli di carta bollata, i loro seguaci sono i «firmaioli» delle petizioni che essi hanno inviato persino al Presidente della Repubblica.

La lotta è iniziata prima ancora che fosse pizzicata una corda di chitarra, prima addirittura che fosse concessa la licenza di esercizio, insomma prima che la pace venisse turbata dagli accordi strumentali o dagli acuti degli urlatori, per cui l'iniziativa, indubbiamente disinteressata, ha creato qualche perplessità in molti isolani e addirittura un certo malcontento in molti operatori economici che giudicano questa «guerra» un sabotaggio al turismo ed un attentato alla «vita notturna» che richiamerebbe il settanta per cento dei turisti.

«In effetti - dicono i sostenitori dei night - chi viene ad Ischia non cerca solo il mare ed il sole, non cerca solo l'aria salubre ed il verde, ma vuole anche divertirsi e sovvertire completamente le abitudini di tutto un anno. Se questo non riusciremo ad assicurarglielo, siamo certi che il boom turistico dell'isola si tramuterà in un crac colossale. Se questi locali risorgono (*Monkey*) o sorgono (*Il pomo*) è segno che esiste una richiesta che non si deve respingere».

Gli amanti della quiete ribattono: «Niente da obiettare, ma che i locali sorgano lontani dal centro abitato, come vuole la legge!». Ed è qui che il problema si complica. Ischia oggi non consente più di distinguere

Una disputa che divide in due fazioni gli abitanti di Porto d'Ischia



LA GUERRA DEI NIGHT

re «zone abitate» da «zone non abitate» perché il cemento è diventato lava, infiltrandosi per ogni dove: nelle insenature più nascoste, nelle località più inaccessibili, dovunque insomma è consentito dalle leggi (forse troppo elastiche) costruire o sopraelevare. In nessuna zona dell'isola è possibile, specie in questi mesi, estraniarsi dal mondo (ammesso che la gente lo voglia), accertato che di notte i bar di Corso Colonna brulicano di forestieri vocianti mentre la passeggiata a mare è deserta e silenziosa; in nessun posto è consentito, specie in questa stagione, immaginare un mondo diverso, visto che dovunque t'insegue l'ossessionante fragore degli scappamenti delle motorette e l'irritante strombettio dei clacson delle macchine.

«Sono i rumori dei veicoli che impediscono di riposare, sono le sirene dei vaporini che dalle quattro del mattino alla mezzanotte partono o giungono in porto ad intervalli brevissimi, sono i richiami dei nottambuli...» ci diceva il farmacista di Corso Vittoria Colonna; dal suo canto la signora addetta alle informazioni nell'ufficio portuale dell'EVI aggiungeva: «Vogliono chiudere i night-clubs; bene. Ma vietino anche i juke-box che vengono azionati persino da ragazzini di cinque anni!». Insomma, i juke-box restano, le motorette continuano le folli corse a scappamento aperto, le automobili (tante, troppe!) continuano a strombazzare anche di notte, ma i night-club, o almeno questi night club, devono sparire.

Devono sparire inesorabilmente il

«*Monkey*» ed «*Il Pomo*» perché il limite di lavorare sino a mezzanotte (mentre gli altri locali chiudono all'alba) non attira il forestiero.

«Vogliamo la nostra pace, rivoogliamo la nostra tranquillità» predicano il monsignore, il pittore e l'albergatore; «Vogliamo i turisti» dicono gli isolani (che praticamente con gli introiti di tre mesi vivono per un anno intero) e tutti gli altri operatori economici. I primi asseriscono di aver raccolto le lamentele di parecchi villeggianti; i secondi assicurano di aver raccolto le lamentele di moltissimi giovani ed anche non giovani. «Possono andare in altri locali: al porto, a Cartaromana, a Punta Molina o in altri comuni dell'isola» dicono i primi; «Perché costringere i nostri ospiti a prendere la macchina per divertirsi? Perché invogliarli ad andare a spendere altrove i loro soldi?» dicono i secondi.

La guerra, iniziata nei confronti di due night-club, minaccia di estendersi e di coinvolgere un po' tutti, divisi su due opposte tesi egualmente logiche; una guerra che può portare serie conseguenze al turismo ischitano.

La situazione, frattanto, non lascia prevedere soluzioni perché la Questura ha fatto chiaramente intendere che, se i protestatari non faranno marcia indietro, la «protrazione d'orario», ossia l'ossigeno per questi locali, non verrà mai concessa. Ma gli amanti della pace, gli ammiratori dell'Ischia di quindici, venti anni fa accetteranno di fare marcia indietro?