La Metrocricca

La Linea 6 della Metropolitana di Napoli

e l'impatto ambientale sugli assetti idrogeologici

a cura di ANTONIO POLICHETTI

Assise della città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia

La Voce delle Voci

La Metrocricca

La Linea 6 della Metropolitana di Napoli e l'impatto ambientale sugli assetti idrogeologici

A cura di Antonio Polichetti

Assise della città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia

La Voce delle Voci

Libro promosso dalle Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia in collaborazione con «La Voce delle Voci».

www.napoliassise.it
www.lavocedellevoci.it

Antonio Polichetti fa parte delle Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia dal 2005. Da diversi anni, pubblica articoli sulla stampa nazionale e locale ed è autore di due saggi: *Quo vadis, Italia?* e *La grande dittatura. Nell'era dell'economicismo totalitario*, con prefazione di Luciano Gallino.

Indice

Prefazione di Antonio Polichetti p. 9

I lavori della Linea 6 della Metropolitana di Napoli. Cronaca di un disastro annunciato, previsto e prevedibile di Riccardo Caniparoli
p. 11

La dinamica degli equilibri naturali, p. 11, Gli impatti ambientali delle grandi opere, p. 12, La gestione del territorio p. 12, Metropolitana di Napoli - Linea 6 - Come nasce l'idea del progetto, p. 15, Cronaca di un disastro annunciato, previsto e prevedibile, p. 17, Lo scandalo della irreperibilità della certificazione V.I.A. per i lavori della Linea 6, p. 21, Il crollo di Palazzo Guevara di Bovino, p. 24, Il caso degli allagamenti, p. 25, Infiltrazioni e crolli nella Galleria Vittoria, p. 30, Piazza del Plebiscito – simbolo di Napoli – è in pericolo, p. 32, Lo sfregio alle chiese, p. 34, Conclusione, p. 36.

Infrastrutture e preesistenze: le stazioni della metropolitana a Napoli di Giulio Pane p. 39
Ragionevolezza alla griglia, p. 39, L'ascensore e i ruderi luculliani, p. 41, Monte Echia: note a margine, p. 42

Palepoli: una città che rinnega le sue radici. Dall'abbandono all'oltraggio alla storia di Francesco Iannello p. 45

Vedi il metrò quanto è bello… di Andrea Cinquegrani p. 47

La Linea 6 della Metropolitana di Napoli è beneficiaria di un finanziamento illecito di Giuno D'Ecclesiis p. 51

Si sta davvero perseguendo l'interesse della città? di Antonio Pariante p. 55

Un esempio di brigantaggio edilizio di Antonio Polichetti p. 57

Il crollo, p. 57, Il pozzo di San Patrizio delle metropolitane di Napoli, p. 58, I rilievi della Corte dei Conti, p. 59, Lo scempio della Villa Comunale, p. 62, Tabella informativa – Lavori Linea 6 Metropolitana di Napoli, p. 63, Trasferimento o distruzione di antichi reperti archeologici, p. 63, Conclusione, p. 66

Appendice

Il Tram-sprint affonda nel mare, Il Mattino, Marzo 1990
Camera dei Deputati. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio nei confronti del deputato Iossa
La "talpa" pagò colpe non sue, Il Mattino, Novembre 1993
Verbale di denuncia furto V.I.A.
Comunicazione V.I.A. Parere favorevole della Commissione VIA, 18 Marzo 2010
Camera dei Deputati. Sistema Informativo Legge Opere Strategiche, 31 Maggio 2018
Finanziamenti CIPE
"Crollo alla Riviera. I rischi furono ignorati per interessi economici"
Camera di ventilazione in Piazza del Plebiscito. Aerofotogrammetrie, fotografie, planimetrie
Delibera del Comune di Napoli: Camera di ventilazione in Piazza del Plebiscito
Comune di Napoli: approvazione del progetto esecutivo dei lavori di completamento per la realizzazione dell'impianto elevatore di collegamento tra Santa Lucia e Monte Echia

L'Architettura non abita più sul Monte Echia
1° Programma delle Opere Strategiche (Legge 443/2001). Completamento della Linea 6 della Metropolitana di Napoli tratta Mostra-Municipio
Risposta del Ministro della Difesa, on. Antonio Martino (2005)
Corte dei Conti, Delibera n. 12/2008
Articoli apparsi su «La Voce della Campania» (1976-77)
Estratto dalla presentazione del progetto Linea 6 Metropolitana di Napoli a cura della Ansaldo SpA
Mappa Rete Integrata Metropolitane ANM
Rassegna stampa (2013-14)

Prefazione

Questo libro raccoglie gli interventi di scienziati, professionisti, intellettuali e cittadini impegnati nella difesa del centro storico di Napoli, della dignità della città oltre che della natura dei suoi luoghi. Un'iniziativa che è nata e che continua nella cornice della lotta che le Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia hanno condotto sin dal 1990 per denunciare la cattiva progettazione ed esecuzione dei lavori della Linea 6 della Metropolitana di Napoli e, di conseguenza, i danni apportati agli assetti idrogeologici, ai monumenti storici e alla vita dei cittadini.

La prima edizione della Metrocricca (2012) raccoglieva gli interventi tenutisi alle Assise, il 13 marzo 2011, in una riunione di aggiornamento sulle problematiche dei lavori della Linea 6. Questa seconda edizione nasce grazie alla collaborazione con il quotidiano online «La Voce delle Voci», storicamente impegnato nel denunciare sprechi e danni causati dai lavori delle varie metropolitane di Napoli.

La presente edizione raccoglie diversi nuovi interventi.

Riccardo Caniparoli, geologo esperto di impatto ambientale, presenta uno studio aggiornato del dissesto idrogeologico sull'intera area interessata dai lavori. Giulio Pane, professore di storia dell'architettura, illustra i suoi studi sull'impatto dei lavori della Linea 6 su luoghi simbolo della città, quali Piazza del Plebiscito e Monte Echia. Francesco Iannello, segretario generale delle Assise, denuncia lo stato di degrado e gli sfregi paesistici compiuti sul Monte Echia, luogo della fondazione della città di Parthenope. Andrea Cinquegrani, direttore de «La Voce delle Voci», ripubblica un articolo del Maggio 2015 che, in prospettiva storica, ci aiuta a riflettere su come i problemi evidenziati anni orsono comincino irrimediabilmente, con il passare del tempo, ad aggravarsi, provocando terribili conseguenze.

Giuno d'Ecclesiis, dell'associazione "Insieme per Innovare", testimonia una vicenda che meriterebbe ulteriori approfondimenti giudiziari, ovvero il cambiamento della destinazione d'uso dei suoli dell'ex Arsenale Esercito Napoli ai fini di utilizzarli per la costruzione di una stazione della Linea 6 della metropolitana. Antonio Pariante, presidente del comitato civico di Santa Maria di Portosalvo, si conferma a distanza di tanti anni attento e appassionato cittadino, difensore del patrimonio storico-artistico di Napoli, denunciando nel suo intervento numerosi misfatti – tra cui anche lo stato di rovina della Villa Comunale – facendo presente che i cittadini devono sempre far valere i propri diritti alla partecipazione di fronte ai progetti di opere più invasive e dal grande impatto.

Nella conclusione, il problema della Linea 6 viene inquadrato storicamente all'interno della più annosa problematica dell'affidamento dei lavori pubblici e dei nocivi intrecci tra interessi economici e logiche di consenso politico che si annodano attorno a essa. Si auspica, inoltre, l'apertura di un'ampia inchiesta della magistratura che accerti le eventuali irregolarità in merito a tutte le problematiche qui evidenziate. Ugualmente importante sarebbe l'avvio di una commissione parlamentare d'inchiesta che possa garantire ai cittadini il diritto di conoscere tutta la verità su questa lunga vicenda.

Antonio Polichetti

I lavori della Linea 6 della Metropolitana di Napoli. Cronaca di un disastro annunciato, previsto e prevedibile

La gestione del territorio e gli impatti ambientali delle grandi opere sulla dinamica degli equilibri naturali

di Riccardo Caniparoli
Geologo ambientalista, esperto in impatto ambientale
Comitato Scientifico delle Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia

«Nulla è più duro d'una pietra e nulla più molle dell'acqua.
Eppure la molle acqua scava la dura pietra.»
OVIDIO

La dinamica degli equilibri naturali

Gli studi dei fenomeni naturali stimolano la sete del sapere e rappresentano "l'immagine stessa della conoscenza". Solo affinando l'osservazione si riesce a leggere nell'apparente e immenso disordine in cui si mostra ogni paesaggio, dove ciascuna cosa sembra regolata dal caso e modellata nelle sue forme da eventi accidentali e non dall'armonia della natura.

L'evoluzione della ricerca e della conoscenza ha fornito all'uomo moderno gli strumenti per ricostruire i mutamenti avvenuti nel paesaggio, ma anche per ordinare e teorizzare le evoluzioni future delle forme con le quali si presenta un territorio, con sempre più precisione, secondo la maggior raffinatezza della capacità di lettura tra le righe del libro della *"natura*" logica.

Oggi il geologo ha gli strumenti scientifici che lo rendono capace di ricostruire il passato, teorizzare l'evoluzione di un territorio ed ipotizzare futuri scenari. In geologia ci si trova, infatti, dinanzi a fenomeni grandiosi, in apparenza impenetrabili, ma, con l'osservazione, la sensibilità e l'intuito è possibile individuare gli elementi essenziali in una situazione complessa, e pervenire, in un insieme a prima vista disordinato ed incoerente, all'identificazione di un ordine né contingente, né arbitrario.

La lettura del territorio non può prescindere dalla conoscenza della sua struttura e di come questa struttura si è formata e si andrà a trasformare. Osservare un territorio solo con l'occhio del progettista equivale a vedere le cose solo da un unico punto di vista e non coglierne la visione globale.

La storia del geologo, a differenza di quella degli storici, cerca di proiettare nel tempo le proprietà fondamentali dell'universo, allo scopo di coglierne le reali strutture storiche, predeterminarne le verità fuori del tempo, rendendo possibile l'individuazione di un ordine né contingente né arbitrario. La geologia si può concepire, quindi, sia come una scienza naturale sia come una disciplina storica, per questo risulta essere l'anello di congiunzione tra le scienze naturali e quelle storico-sociali.

La memoria storica, infatti, se analizzata per determinare le verità fuori del tempo, sarà proiettata alla ricerca dei fenomeni che regolano gli equilibri naturali, al fine d'individuare gli sviluppi futuri nel divenire delle cose.

I fenomeni naturali sono mutabili nel tempo e nello spazio e perciò gli equilibri naturali sono dinamici nel tempo e nello spazio. In parole semplici, in natura nulla è statico ed immutabile, ma tutto

si trasforma a diverse velocità, perciò, anche forme o equilibri all'apparenza statici, sono, in realtà, oggetto di trasformazioni anche imponenti, ma con una scala di misura temporale diversa da quella umana e quindi non percepibile dai nostri sensi.

Il territorio, come ogni cosa in natura, è inserito in questa struttura mutabile e quindi il progettista di qualsiasi opera dovrà inserire nel progetto questa variabile "spazio–tempo" per la validità dell'opera sia nel "tempo" sia nello "spazio" ed in armonia con i fattori che regolano la dinamica degli equilibri.

Qualsiasi *evento* e *forma* in natura sono proiettati verso l'instaurazione di nuovi equilibri in funzione della variazione dei parametri che regolano i processi evolutivi ed involutivi.

Un equilibrio dinamico si può distinguere in:

- Equilibrio evolutivo (di sviluppo o di crescita)
- Equilibrio involutivo (di rigetto o di degrado).

Gli impatti ambientali delle grandi opere

Una qualsiasi opera antropica, inserita nell'apparente disordine della natura, altera uno o più parametri che regolano la dinamica degli equilibri naturali; ma se questa opera si inserisce assecondando il naturale processo evolutivo e indirizzando i fattori che ne regolano gli equilibri verso l'ordine, si ottiene, come risultato primo, l'assimilazione e l'armonizzazione dell'opera nell'ambiente. Al contrario, se l'opera si pone in contrapposizione con l'evoluzione degli equilibri naturali, l'ecosistema ambientale genera delle forze tali da spostare l'equilibrio verso un disordine reale che innesca dei fenomeni di rigetto e, di conseguenza, si originano le condizioni favorevoli all'evento calamitoso. Seguendo questa logica s'individua il disastro quale effetto indesiderato ed imprevisto dell'intervento antropico. Da questo assunto le *"calamità"* non sono mai "*naturali"*, ma queste sono generate sempre da azioni dell'*Uomo*.

Un qualsiasi elemento naturale, nel suo divenire, non è un fenomeno naturale sconosciuto, imprevisto ed imprevedibile e se avvengono certi disastri non si può incolpare la *"Natura matrigna"*, ma l'arroganza e la presunzione di quella scuola di pensiero, affetta da deliri di onnipotenza, che considera il territorio trasformabile all'infinito, il luogo in cui qualsiasi intervento si può realizzare e nessuna opera è impossibile. Anzi, se certe opere non si realizzano, per i fautori di tale scuola di pensiero, è solo perché non vi sono le risorse economiche adeguate. Questa logica ha portato i territori ad elevata antropizzazione ad essere nel contempo, i più sensibili, delicati e prossimi al collasso, lì dove gli equilibri naturali sono resi precari e instabili, così compromessi e fragili che basta un evento o l'introduzione di un qualsiasi elemento perturbatore a metterne in crisi l'ecosistema con un effetto *"Domino"*. La natura non ragiona con i numeri, ma in termini di cause ed effetti, perciò bisogna rimuovere le cause per non far ripetere gli effetti.

La gestione del territorio

Per una corretta gestione di un territorio è necessario, quindi, ricercare i fattori e gli elementi strutturali naturali: geologici, morfologici, idrogeologici, climatici, di flora e di fauna, insieme ai loro equilibri armonici, che ne regolano l'evoluzione e ne caratterizzano il territorio. Chi ha la responsabilità di progettare una qualsiasi opera, specialmente se individuata come *Grande Opera* e a maggior ragione se

pubblica, ha l'obbligo di rispettare questi elementi strutturali caratterizzanti il territorio; elementi che conferiscono all'ambiente una specifica "personalità".

Pensare di proporre copie di configurazioni urbanistiche e di opere pubbliche, nate in contesti socio-culturali differenti, in realtà climatico-ambientali non comparabili e su strutture geologiche *neonate*, come quelle formate da attività vulcaniche attuali, vuol dire predisporre le condizioni favorevoli agli eventi calamitosi. Oltre a cancellare di quegli elementi caratteristici e unici che rendono riconoscibili i luoghi. In Italia

La storia di Napoli ha espresso durante i secoli grandi figure di intellettuali che hanno portato la città a rappresentare l'avanguardia europea nel pensiero umanistico, nelle scienze e nelle arti. Per fare solo qualche esempio, voglio ricordare che proprio a Napoli furono costruite la prima ferrovia, le prime funicolari, una tra le prime metropolitane (tale è rimasta fino al 1983), il primo osservatorio vulcanico e altre eccellenze.

Una spiegazione possibile del perché non si sia sviluppato a Napoli il trasporto *underground* rispetto a Roma e a Milano, sta nel fatto che il napoletano preferisce vivere in superficie, vedere il mare, il golfo, il Vesuvio. Ci si dimentica che Napoli è una metropoli mediterranea che si affaccia su un golfo tra i più suggestivi del globo, con un clima mite ed è per questo motivo – a differenza degli abitanti delle metropoli del nord Italia e d'Europa che per le temperature rigide invernali ed i caldi afosi estivi privilegiano la vita sotterranea – che la città viene vissuta dai suoi abitanti in superficie e non sottoterra.

Il territorio di Napoli non è adatto ad un'efficiente rete metropolitana sotterranea per la sua stratificazione storico-archeologica, per la presenza di terreni neonati non consolidati e dalle dinamiche endogene, riferibili all'attività vulcanica dei territori non ancora esaurite quali:

- Sorgenti termali
- Fumarole
- Mofete
- Bradisismo

Piuttosto che provare ad imitare i sistemi di trasporto quali le metropolitane sotterranee, si sarebbe dovuto puntare, invece, sui sistemi di locomozione in superficie ed aerei seguendo la strada intrapresa agli inizi del XX secolo quando Napoli era all'avanguardia in Europa per la sua dotazione di quattro funicolari, di una funivia, di innumerevoli ascensori e di una rete tranviaria efficientissima che si arrampicava fin sopra la collina di Posillipo. Tutto questo avveniva in un'epoca in cui il trasporto su cavo era una assoluta novità.

La configurazione morfologica di Napoli si presta benissimo allo sviluppo di sistemi di trasporto con filovie. Questo discorso vale ancora di più oggi poiché con le nuove sofisticate tecniche di trasporto. Con le moderne cabinovie è possibile avere un trasporto più efficiente e puntuale con l'annullamento dei tempi di attesa; il tutto a fronte di un costo di realizzazione e di esercizio molto limitato.

Il problema della mobilità a Napoli, dunque, si potrebbe risolvere in tempi brevi – senza arrecare danni al patrimonio storico, archeologico, monumentale e paesaggistico – e con un impegno di spesa contenuto potenziando il collegamento aereo tramite cavo tra le varie zone della Città. Un sistema di mobilità così ideato costituirebbe anche un formidabile attrattore per il turismo perché favorirebbe la

visione da più punti di vista e prospettive ancora inesplorate, di scorci panoramici di una tra le Città più belle, caratteristiche e uniche al mondo.

Le figure professionali che sono state impegnate nella progettazione ed esecuzione della rete metropolitana di Napoli avrebbero dovuto essere consapevoli di agire su un luogo di elevato pregio e nel contempo molto delicato; avrebbero dovuto sviluppare l'*"idea progetto"* libera da logiche estranee alla realizzazione di un'opera rispettosa dell'ambiente naturale e di un'opera, come si suol dire, a regola d'arte. Essi dovevano rispettare la specificità del territorio con l'obbligo di operare, prima di ogni cosa, con interventi compatibili con l'evoluzione degli equilibri naturali; tali opere avrebbero potuto, e dovuto, essere in grado non solo di esaltare l'*unicum* che questa Città ha espresso nei millenni di storia, ma anche di trasferire alle generazioni future un territorio sicuro e in armonia con le dinamiche ambientali e l'inestimabile patrimonio di opere d'arte che rappresenta la concreta ricchezza dell'Italia.

La realizzazione di opere eseguite secondo i fondamentali canoni appena descritti, avrebbe permesso di acquisire un valore aggiunto e oggettivo al territorio e per la collettività; valore destinato a crescere nel *tempo* e nello *spazio*. Una corretta impostazione metodologica per l'elaborazione di una *Grande Opera* da realizzare su un territorio con una pressione antropica elevata dovrebbe essere sviluppata secondo una procedura che preveda:

1. Individuazione del bisogno da soddisfare;
2. Scelta della metodologia e tipologia di opera più idonea a soddisfare il bisogno contingente della collettività, scevra da interessi economici e politici, e nel contempo con obbiettivo primario di individuare il territorio più idoneo ad accogliere l'opera proposta;
3. Attivare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica per la definizione degli eventuali impatti sull'area vasta;
4. Scelta della soluzione più compatibile in termini ambientali con le dinamiche degli equilibri naturali dell'area vasta;
5. Valutazione dei *costi – benefici* in termini ambientali e non solo economici a breve termine ma con previsioni a medio e lungo termine;
6. Studio di Prefattibilità Ambientale, redatto in modo accurato e libero da logiche estranee alla corretta progettazione a "regola d'arte";
7. Studio di Compatibilità Ambientale;
8. Individuazione della metodologia costruttiva delle opere più compatibile con il contesto geologico, idrogeologico e ambientale;
9. Progettazione delle opere elaborate in funzione delle indicazioni dello Studio di Impatto Ambientale dell'area vasta;
10. Studio di Impatto Ambientale;
11. Assoggettabilità del progetto specifico alla Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;
12. Apertura dei cantieri e inizio dei lavori;
13. Qualora si verificasse, in corso d'opera, la necessità di eseguire varianti sostanziali allora, per ogni progetto in variante, dovrà essere realizzato un nuovo Studio d'Impatto Ambientale che dovrà poi essere sottoposto di nuovo a procedura di V.I.A.

Si assiste, purtroppo, a ben altre modalità di realizzazione delle opere o per mancanza di idee innovative, che porta all'imitazione astratta di opere realizzate in altri contesti e in altre realtà, e/o perché le soluzioni che sono economicamente più vantaggiose per la collettività, non lo sono per chi gestisce la spesa pubblica, per chi progetta e dirige i lavori e per chi si aggiudica gli appalti. In Italia le

grandi opere pubbliche costano in media il doppio o il triplo della medesima opera realizzata negli altri paesi europei, ci sarà un motivo?

Metropolitana di Napoli - Linea 6 - Come nasce l'idea del progetto

Era il 1978 quando il Prof. Arch. Giulio De Luca, durante una riunione della Commissione Urbanistica ed Assetto del Territorio dell'Unione Comunale Napoletana del Partito Repubblicano Italiano sulla viabilità in Città, lanciò l'idea di interrare la linea tranviaria del tram numero 1. Era l'epoca del boom economico in cui l'automobile rappresentava uno *status symbol* e i napoletani si spostavano con l'automobile per qualsiasi cosa anche per brevi tratti in città: il problema contingente era, dunque, quello di allargare la strada ed evitare gli incroci ingombranti con il tram. Partecipai a quella riunione e, già in quell'occasione, sollevai il problema della presenza delle circolazioni delle acque sotterranee ed i rischi connessi all'alterazione degli equilibri idrogeologici delle tre acque che si individuano nel sottosuolo lungo tutta la linea di costa tra Mergellina e San Giovanni.

Le tre acque sotterranee e i loro equilibri dinamici sono rappresentate dalle seguenti tipologie:

- Acque superficiali dolci proveniente dalle colline;
- Acque salate del mare di intrusione salina;
- Acque idrotermali e termominerali bicarbonato-alcalino-ferruginosa profonde ed in pressione (artesiane), note come acque del Chiatamone, del Beverello e del "Pozzo Reale" o acqua "zuffregna".

Trascorsero dodici anni e, in occasione dei campionati di Calcio del 1990, si presentò, per l'amministrazione dell'epoca, l'opportunità di realizzare l'interramento del tram numero 1 e di trasformare quello che fu un tram efficiente e funzionale in un tram veloce che acquisì la denominazione di Linea Tranviaria Rapida con l'acronimo L.T.R.

Il tracciato avrebbe dovuto seguire tutto il vecchio percorso della linea tranviaria n.1, da piazzale Tecchio, periferia Ovest (Zona Stadio San Paolo) a San Giovanni a Teduccio periferia Est, per poi proseguire e collegare anche i quartieri di Ponticelli e Barra. I tratti in galleria previsti erano i seguenti: da Piazzale Tecchio con percorso sotterraneo lungo l'intero Viale Augusto, la Galleria Quattro Giornate, Via Piedigrotta fino a Piazza della Repubblica per poi procedere in superficie dalla Riviera di Chiaia fino a Piazza Vittoria. Erano previsti, poi, un nuovo tratto in galleria al di sotto di Monte Echia e di Piazza del Plebiscito che doveva emergere in Via Ammiraglio Ferdinando Acton all'altezza della stazione marittima del Beverello e proseguire ancora in superficie lungo Viale Cristoforo Colombo, Via Nuova Marina e su viadotto per i tratti di collegamento tra i quartieri di San Giovanni a Teduccio, Barra e Ponticelli.

Furono aperti i cantieri e si iniziò a scavare partendo da Occidente ma, non si sa ancora il perché, non venne utilizzata la tecnica messa in atto per la costruzione della metropolitana milanese che prevedeva una galleria superficiale, appena al di sotto del piano stradale. Si decise, invece, di realizzare i tratti in galleria con uno scavo profondo ad un'unica canna di 8240 mm utilizzando il sistema della *"talpa"*. La *"talpa"* è un grosso macchinario, con la testa rotante che, man mano che avanza nello scavo permette di montare subito dopo il suo avanzamento i conci di rivestimento definitivo della galleria restringendo così il foro di avanzamento. Questo dettaglio serve per far capire come mai la talpa può andare solo in avanti e non tornare indietro. Se per un qualsiasi inconveniente tecnico non si riesce a procedere si deve abbandonare lo scavo e la testa rotante (scudo) e recuperare il solo il corpo motore.

A metà Febbraio del 1990 la *"talpa"*, raggiungendo la Riviera di Chiaia, affogò all'altezza del Largo della Torretta, a poche decine di metri da Palazzo Guevara di Bovino e rimase seppellita fino al 2010.

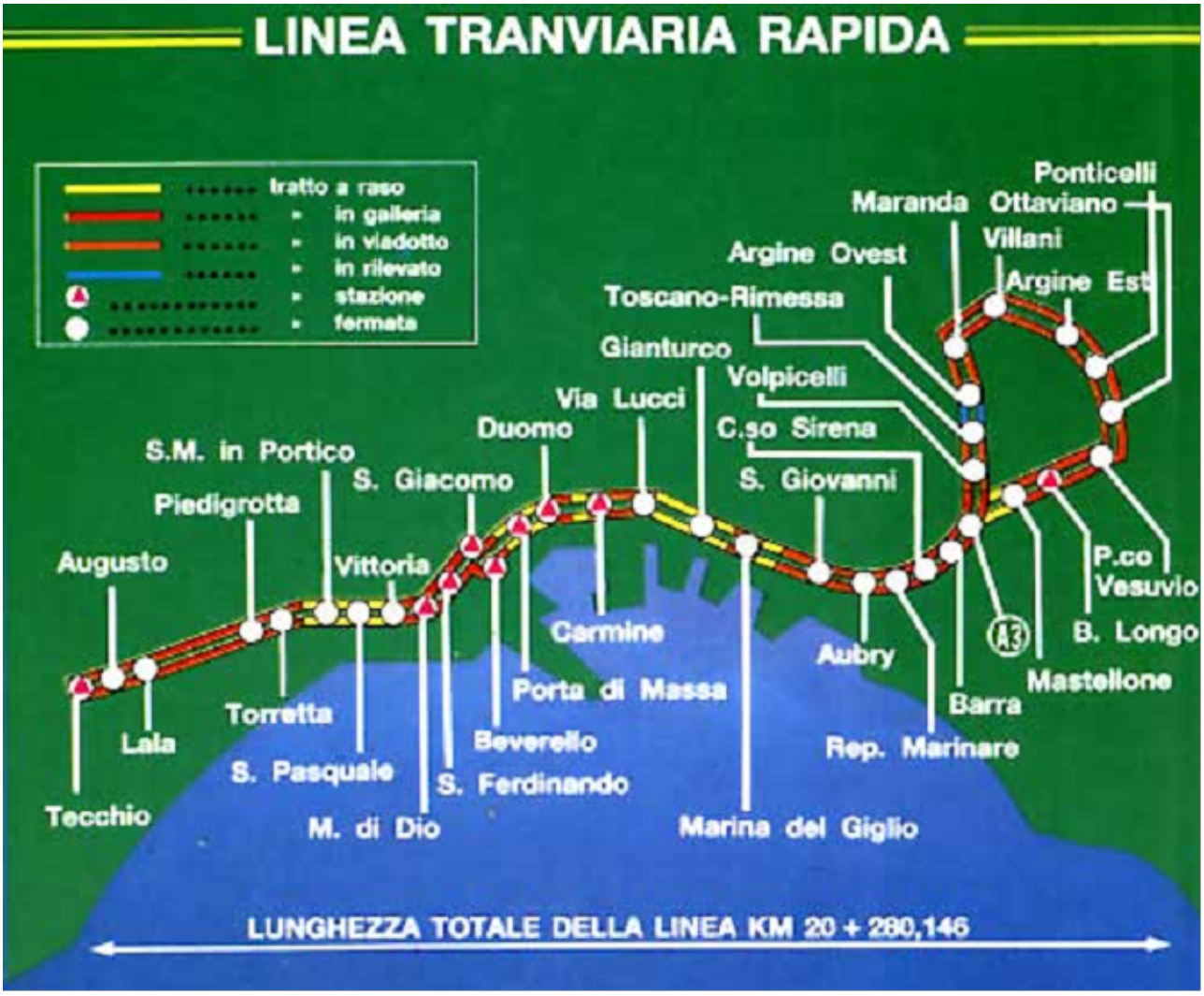

Figura 1 – Tracciato della Linea Tranviaria Rapida L.T.R. – Progetto anno 1990 (Fonte – Ansaldo STS)

Cronaca di un disastro annunciato, previsto e prevedibile

La storia della Linea 6 rappresenta la dimostrazione pratica della stolta miopia delle nostre classi di governo. Una miopia che ha dato vita ad una lunga stagione di corruzione mentale, culturale e materiale che fa prosperare intorno al *sistema delle opere pubbliche* i suoi professori competenti e compiacenti, organici al *"blocco sociale"* (Citazione dell'Avv. Gerardo Marotta nelle Assise di Palazzo Marigliano ricordando l'"Introduzione al Rapporto 1989 sull'economia del Mezzogiorno di Pasquale Saraceno" https://www.iisf.it/discorsi/marotta/marotta_saraceno.htm). Questo "blocco sociale", a Napoli, è sopravvissuto alla stagione di Tangentopoli e ha trovato un fedele alleato nella nuova giunta del Comune di Napoli che, nel 1997, ha approvato il Piano comunale dei trasporti che riesuma la Linea Tranviaria Rapida (LTR) denominandola *Linea 6* della metropolitana di Napoli. Si pensava, cambiandoci il nome, di cancellare gli errori di una scelta sbagliata ed incompatibile, ma non fu così, "Errare è umano ma perseverare nell'errore è diabolico". Mai proverbio fu più adeguato al verificarsi dei fatti.

Da quel momento la città è letteralmente sprofondata in una diabolica spirale di errori e di scelte che si sono riprodotti a ripetizione pur di portare avanti un progetto così assurdo quale quello della Linea 6 e che ha inferto danni immensi al cuore del patrimonio storico e culturale e alla vivibilità della città.

I lavori per la L.T.R. iniziarono nel Gennaio del 1990 con l'utilizzo di un sistema di scavo operato da un macchinario comunemente denominato "Talpa". Tra i mesi di Febbraio e Marzo del 1990, la "Talpa" si impantanò nei terreni paludosi della Riviera di Chiaia all'altezza di Largo Torretta. In seguito ad uno stop dell'avanzamento della "Talpa" di 40 giorni, il giornalista Vittorio del Tufo mi fece un'intervista che fu pubblicata con il titolo *"Il tram sprint affonda nel mare"* su «Il Mattino» del 30 marzo 1990. Aveva saputo delle mie perplessità, in merito al tracciato e alla fattibilità dell'opera, che avevo espresso in occasione di un incontro con ing. Giorgio Fiore (componente di una delle imprese del Consorzio Concessionario): in sintesi, dimostrai chiaramente che il sistema di avanzamento con la *"talpa"*, nella zona di Chiaia, non avrebbe funzionato[1]. L'Ing. Fiore, dopo questo colloquio mi chiese di scrivere una breve relazione che avrebbe portato nel consiglio del Consorzio di imprese per la costruzione della LTR al fine di ricercare delle possibili soluzioni alternative alle problematiche che gli avevo esposto. Dopo qualche giorno, mi telefonò e mi disse che non era possibile modificare nulla del progetto perché il Consorzio aveva, tra i diversi e rinomati professori, il Prof. Ing. Pietro Lunardi, come consulente geotecnico, il Prof. Ing. Carlo Viggiani, per gli aspetti geologici, e il Prof. Ing. Renato Sparacio, come progettista delle strutture.

Capii allora che, in Italia, di fronte alla cosiddetta *Intellighenzia* istituzionale, un giovane professionista non aveva né titolo e né parola e, pertanto, non poteva, in qualità di semplice geologo, esprimere valutazioni in merito alle scelte progettuali dei depositari del *"Verbo"*. E purtroppo, dopo qualche mese dalla mia relazione, la talpa si impantanò e fu pubblicato, sul quotidiano "Il Mattino", l'articolo succitato.

Nel mese di Maggio del 1990, nell'approssimarsi della data di inizio dei mondiali di calcio di "Italia 90" vennero calate sei elettromotrici, modello T67, nella parte di galleria scavata tra Piazzale Tecchio e la stazione di Mergellina. L'Ansaldo Trasporti si affrettò ad approntare una stazione provvisoria a Piedigrotta, in corrispondenza della stazione di Mergellina, con un solo binario. Alla fine, la

[1] Vedi Carlo Franco, *Il tram-sprint affonda nel mare*, «Il Mattino», 30 Marzo 1990. In appendice.

Motorizzazione Civile considerò pericolose queste opere e non diede il benestare all'apertura della linea. In pratica, la LTR non fu pronta per i Mondiali del '90, tale progetto svanì nel nulla mentre la "Talpa" restò sepolta.

Con l'affondamento della "Talpa", le mie ipotesi, espresse nella relazione, trovarono la verifica sperimentale e la conferma scientifica.

Qualche anno dopo, in tutta Italia cominciarono le prime inchieste sugli affari tra *politica* e *grandi opere*. La stagione di *Tangentopoli* iniziava timidamente a presentarsi nelle stanze delle Procure quando, agli inizi del 1993, il pm Isabella Iaselli, nell'ambito delle indagini sulle opere di Italia '90, decise di aprire un'inchiesta sui lavori della Ltr e mi convocò prima in procura per un interrogatorio e, poi, in dibattimento[2].

Successivamente alla mia convocazione in Tribunale, il 28 novembre 1993 «Il Mattino» pubblicò una *lettera al direttore*, a firma del professor Renato Sparacio che, contestando una mia intervista sull'impatto ambientale provocato dalla costruzione del *"Centro Direzionale di Napoli"*, ricordava anche la mia intervista sulla L.T.R. (Linea Tranviaria Rapida) concludendo con queste parole: *«L'aiuto della geologia, oltre che impertinente, sarebbe stato, purtroppo, inutile. [...] Cosa ci guadagnerebbe oggi un geologo a rivendicare questo "io l'avevo previsto"? Solo la fama di* ***portaiella in flashback****»*[3]. Ecco come l'*Intellighenzia* universitaria risponde alle argomentazioni scientifiche senza mai pensare di confrontarsi con pareri diversi. Sono sempre stato disponibile a qualsiasi confronto sul piano scientifico per le problematiche relative alla Ltr, ma non ho mai avuto seri interlocutori. Bisognava, invece, isolarmi e conferirmi la patente di *"iettatore"* o *"gufo"*, come oggigiorno sono indicati coloro che prevedono, su dati scientifici, scenari futuri che non sono di gradimento al potere costituito. Questo atteggiamento è ancora più censurabile se espresso da chi è titolare di una cattedra di docenza in una università pubblica, dimenticando che la *superstizione* è figlia dell'*ignoranza*. Non si doveva parlare con me perché sono un libero pensatore e, quindi, una persona scomoda. Questo è il livello del confronto scientifico!

Ma, ritornando alla storia della L.T.R., nel 1994, la prima Giunta Bassolino istituì una commissione consiliare permanente nella quale fui incaricato come esperto. Questa commissione si riunì una sola volta e, anche in quella sede, esposi le mie considerazioni sul tracciato e sulla metodologia adottata. In seguito a questa riunione, non fui più convocato e, a quanto ne so, tale commissione non fu mai più convocata e dei suoi lavori non se ne seppe più nulla.

Come per incanto, ignorando i lavori della commissione consiliare e quanto fu verbalizzato nella prima ed unica riunione, nel 1997, il Comune di Napoli approvò il piano comunale dei trasporti trasformando la Linea Tranviaria Rapida (LTR) in Linea 6 e convertendola, da tram veloce, in metropolitana leggera. Fu rivisto il progetto, ma non il tracciato: fu ridotto l'originario percorso della L.T.R. che, invece di arrivare a Ponticelli-Barra, si fermerà a piazza Municipio, con tutto il tratto da Piazzale Tecchio (Stadio San Paolo) a Piazza Municipio in galleria. Per il tratto Mergellina-Piazza Vittoria, la profondità della galleria fu prevista e realizzata mediamente ad oltre 22 metri sotto il livello del mare; tale decisione fu presa per evitare di intercettare le zone melmose della fascia costiera retrodunale della riviera di Chiaia (e quindi della zona di palude).

---

[2] Vedi Camera dei Deputati, Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio nei confronti del deputato Iossa trasmessa dal Ministro di Grazia e Giustizia, Conso, il 23 Aprile 1993. In appendice.
[3] Vedi Renato Sparacio, *La "talpa" pagò colpe non sue*, «Il Mattino», 28 Novembre 1993. In appendice.

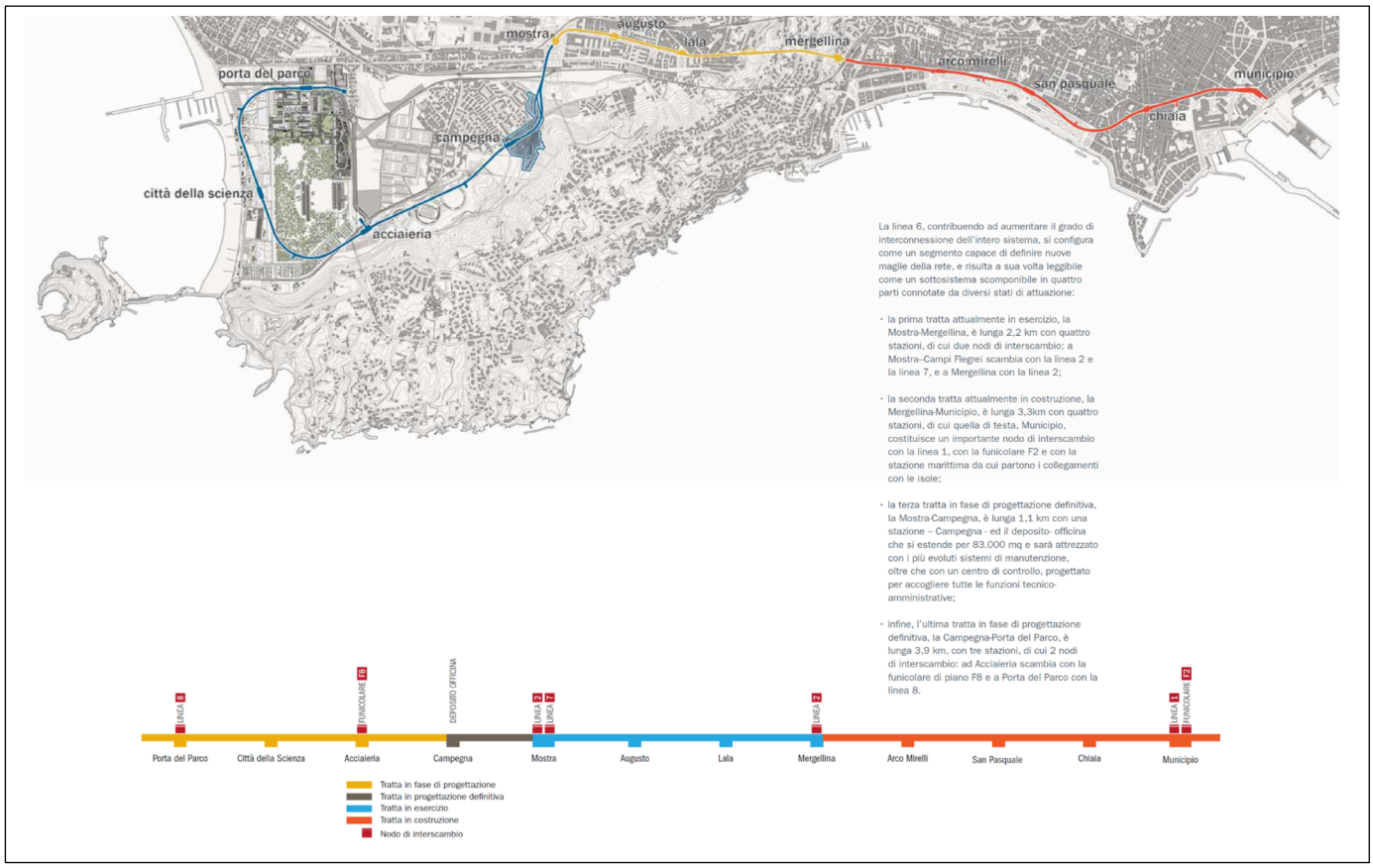

Figura 2 – Tracciato della Linea 6 della metropolitana di Napoli (Fonte – Ansaldo STS)

L'amministrazione in carica affida la progettazione ai soliti progettisti della ex L.T.R., di provata devozione all'amministrazione, anche dopo il cambio di governo della Città e della Regione; scompare il nome del Prof. Ing. Pietro Lunardi, (già progettista della L.T.R.) che assume l'incarico di Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella figura di tecnico competente in materia dal Presidente del Consiglio dei Ministri Silvio Berlusconi. Il Ministro Lunardi si affretta a finanziare la nuova Linea 6 (ex L.T.R.) e tra i progettisti al suo posto compare la Società Roxoil della famiglia Lunardi. Lasciamo al lettore la valutazione della opportunità o meno di conferire incarichi di governo a tecnici competenti in materia.

La scelta dei progettisti di scendere a tale profondità venne dettata dal fatto che, a tale quota, è presente il banco di tufo che avrebbe dovuto risolvere i problemi di avanzamento della talpa, ma non quelli derivanti dall'intercettazione della falda artesiana termominerale e della presenza di strati di terreni leggeri ricchi di pomici. La pomice – lo ricordo per chiarezza – è l'unica roccia presente in natura che galleggia immersa in acqua.

La decisione di scavare così in profondità il tracciato è stata la vera causa del disastro che, oggi, purtroppo è evidente: se con il tracciato superficiale, infatti, si sarebbero intercettate solo le circolazioni di due acque, quella dolce proveniente dalle colline e quella salata dell'intrusione marina. Con lo scavo in profondità, invece, è stato stravolto il delicato equilibrio dell'ambiente idrogeologico il quale è caratterizzato, a quelle profondità, non solo da due circolazioni idriche in equilibrio, bensì da tre tipi di acque con caratteristiche molto diverse tra loro per densità, composizione chimica, temperature e direzione di flussi e pressioni. Caratteristiche che descrivo brevemente, qui di seguito.

La prima falda di acqua dolce, alimentata dalle precipitazioni atmosferiche, è superficiale e ha un flusso, che dalle colline scende verso il mare. La seconda falda è quella dell'acqua di mare salata proveniente dall'intrusione marina; è caratterizzata da una densità maggiore e su di essa galleggia l'acqua dolce della falda superficiale. Infine, la terza falda è profonda e in pressione, ricca di anidride carbonica e di sali bicarbonato-alcalino-ferruginosa. Questa falda è composta da acqua termale e termominerale ed è alimentata dal sistema idrotermale dei Campi Flegrei con temperature alla sorgente oscillanti tra i + 18°C ed i +37°C in condizioni di equilibrio idraulico.

L'acqua di mare è più pesante dell'acqua dolce. Per questo motivo, essa galleggia sull'acqua di mare. Questo fa sì che, se c'è una notevole quantità d'acqua dolce, che dalle colline va verso il mare, queste acque contrasteranno il cuneo di intrusione marina; se si blocca, invece, il flusso con la riduzione della permeabilità per i consolidamenti dei terreni e per la costruzione della galleria della Linea 6, quest'ultima funzionerà come una diga sotterranea, innescando il sollevamento del livello della falda freatica dolce a monte della galleria e, quindi, lungo tutto il lato degli edifici della Riviera di Chiaia. La diga sotterranea creata, di fatto, dai lavori di costruzione della galleria della Linea 6 ha favorito, così, l'intrusione dell'acqua marina che, entrando al di sotto della Villa comunale, ha causato la morte di tutti gli alberi secolari ad alto fusto perché hanno iniziato a nutrirsi di acqua salata. Questa è una cosa "banale", ma troppo spesso sono le cose banali che non si prendono in considerazione che provocano, poi, gravi danni. Oggi con la settorializzazione e la suddivisione del *"Sapere"* in discipline sempre più settoriali, si produce *"ignoranza"*, perché, ogni competente nella singola disciplina, non ha la visione globale delle cose e della dinamica degli equilibri naturali e quindi si progettano "mostri", ancor più se il progettista delega al computer, ai modelli e programmi, l'elaborazione dell'idea progettuale.

Faccio un esempio pratico: durante l'Autunno del 2014, sono morte delle persone a Prato, a Macerata, in Emilia e nelle Marche solo perché transitavano con le loro auto nei sottopassi ferroviari allagati durante una normale pioggia. Questi sottopassi si allagano perché non si è attivato il sistema di emungimento dai pozzetti di raccolta e di sollevamento delle acque. Chi ha progettato i sottopassi non ha pensato che durante le piogge si generino le scariche elettriche dei fulmini che possono interrompere l'erogazione di energia elettrica, bruciare le pompe o mandare in tilt il loro sistema di protezione. Per questo motivo, tale soluzione progettuale, è pericolosa e non è affidabile.

In altri termini, non si può delegare la vita delle persone a sistemi che, per una banalità qualsiasi, si rilevano difettosi e, per giunta, pericolosi.

Questo discorso ci introduce al tema della sicurezza delle gallerie e, in particolare, delle gallerie poste sotto il livello del mare, visto che la galleria della Linea 6, per il tratto della Riviera di Chiaia, viaggia a 37 metri sotto il livello del mare. Bisognerebbe domandarsi, visto come si è allagata, sempre nello sciagurato autunno del 2014 e anche più di recente, la linea 5 della metropolitana di Milano (che fortunatamente non era in servizio), cosa accadrebbe se, per una pioggia abbondante, si allagasse la Riviera di Chiaia con la Linea 6 in servizio; visto che gli allagamenti sono frequenti in occasione di abbondanti piogge. Cosa accadrebbe se l'acqua entrasse – come già succede – dalle stazioni dell'Arco Mirelli e di piazza San Pasquale allagando il tunnel mentre transitano i treni e i passeggeri? Perciò, come ho già detto, anche nel caso della Linea 6, il sistema di progettazione non prende in considerazione le cose "banali" come questa.

Ritornando alla descrizione dei danni prodotti a seguito della realizzazione della linea 6, a conferma della mia tesi sulla distruzione progressiva della vegetazione della Villa Comunale a causa

dell'alterazione degli equilibri delle acque sotterranee, basta farsi una passeggiata in Villa dove noterete che tutti i grandi alberi secolari che abbellivano una volta i viali, come i lecci e querce, ecc. sono tutti morti: e sostituiti da nuovi alberelli di pochi anni che sopravvivranno soltanto se manterranno le radici più superficiali, ma, proprio per questo motivo, non potranno svilupparsi e crescere rigogliosi come un tempo.

Lo scandalo della irreperibilità della certificazione V.I.A. per i lavori della Linea 6

A seguito di un articolo sulle problematiche relative ai lavori della Linea 6, pubblicato su «Chiaia magazine» nel Febbraio 2009, feci la seguente dichiarazione: «Non mi sembra che il progetto della Linea 6 sia stato sottoposto alla procedura della VIA, cioè a Valutazione d'Impatto Ambientale». Premetto che la VIA non è un fatto estetico. La VIA va a considerare, nel tempo e nello spazio, tutto ciò che potrebbe impattare e/o a perturbare la dinamica degli equilibri naturali. Questa norma è un obbligo di legge dal 1989, sancita sia con una direttiva dalla Comunità europea che la prevede nella fase preventiva alla realizzazione del progetto. La Repubblica Italiana nel recepire la normativa comunitaria definisce con il D. Lgs. 152/2006 - Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 02.05.2006 (Gazzetta Ufficiale del 10 maggio 2006, n. 107) Parte seconda, le Procedure per la: Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Ambientale Integrata (IPPC), da attivare ed attuare per tutte le grandi opere pubbliche e private e quindi anche per le linee metropolitane.

In ottemperanza alla normativa vigente per quanto riguarda la Linea 6 della metropolitana di Napoli, dunque, il parere positivo alla V.I.A. avrebbe certificato e convalidato un procedimento propedeutico e necessario al rilascio dell'autorizzazione di tale progetto. Come si legge nella normativa di riferimento anche per *"Ogni variazione al progetto deve essere sottoposta a verifica preliminare della commissione esaminatrice che ne valuti la sostanzialità o la non sostanzialità, definendo la necessità o meno di presentazione degli aggiornamenti allo Studio di Impatto Ambientale"*.

In altri termini, la procedura di approvazione di un progetto, secondo la legge e le direttive europee, prevede un progetto di fattibilità. Su questa base si deve fare un'analisi di prefattibilità ambientale valutando le possibilità di eventuali impatti su tutte le componenti ambientali. Successivamente si deve fare un progetto preliminare e un progetto definitivo e, durante queste fasi, si deve dare inizio alla procedura VIA che è propedeutica al progetto esecutivo e all'apertura dei cantieri: se la VIA è negativa, i lavori nei cantieri non possono e non devono essere avviati.

Bisogna tener presente che in natura nulla è stabile, ma tutto è dinamico; i cambiamenti che avvengono si misurano sulla scala di migliaia di anni e, quindi, il territorio e il paesaggio che esistevano milioni di anni fa non sono quelli di oggi; se attualmente un territorio è fatto in un certo modo, è perché la natura lo ha modellato così, secondo le sue leggi e i suoi equilibri che interagiscono tra di loro. Una pianura è fatta come la vediamo perché ci sono gli agenti atmosferici, cioè aria, acqua, suolo e sottosuolo, che gli danno la forma e la costruiscono in quel modo. Il progettista deve conoscere il territorio e prevedere l'evoluzione degli equilibri naturali prima, durante e dopo la realizzazione dell'opera; il progettista deve capire se l'opera va a interferire con uno o più fattori che regolano tali equilibri.

Prima di dare inizio alla costruzione, dunque, si deve fare un'analisi, si devono esaminare i fattori in gioco e capire se l'opera è compatibile o meno con l'ambiente perché, se così non fosse, ci si troverebbe di fronte al fatale rischio di far saltare gli equilibri naturali nella zona interessata dai lavori e, a quel

punto, non solo l'opera non funzionerà, ma si avrà, nei casi di forte impatto ambientale, una reazione di rigetto da parte dell'ecosistema. In questo caso, si avrà una modifica del territorio tale da predisporre le condizioni favorevoli a quegli eventi che sono catalogati impropriamente come *"calamità naturali"*.

Nel caso della Linea 6, i segnali di rigetto dell'opera si manifestarono dall'inizio con il sollevamento della falda e con l'impaludamento progressivo delle zone circostanti, mentre in altre zone si abbassava il suolo e in altre ancora si presentavano lesioni ai fabbricati, voragini, allagamento di grotte, ecc.

Come anticipato, qualche rigo sopra, nel 2009, il mensile *Chiaia Magazine* pubblicava, a firma di Alvaro Mirabelli, un articolo dove si ipotizzava che il progetto della Linea 6 fosse stato approvato e cantierizzato senza la Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.).

Caso strano, dopo questo articolo, passati due mesi, ad Aprile 2009, veniva presentato uno Studio d'Impatto Ambientale e "forse" avviata una procedura VIA, che non fu mai avviata anche in occasione del primo progetto della L.T.R. del 1990 poiché la Direttiva Comunitaria è del 1989 ed il recepimento da parte dello Stato Italiano fu successivo.

Con la revisione del progetto non si poteva richiamare la vecchia approvazione e, quindi, era indispensabile e necessaria l'assoggettabilità del progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il dubbio che "forse" la VIA fu avviata soltanto nell'Aprile 2009 è rimasto poi vivo in me anche perché non vi era stata alcuna traccia dell'avvio di tale procedura in quanto la stessa deve essere pubblicizzata su almeno due testate giornalistiche – di cui una a tiratura nazionale – e deve essere comunicato il giorno di deposito e di presa visione del progetto e degli studi di impatto ambientale nell'albo pretorio e sul sito della Regione in modo tale da permettere, a chi ne fosse interessato e titolare di diritti legittimi, di fare osservazioni al progetto entro 60 giorni dalla data di deposito. Successivamente, la procedura prevede un dibattito con gli interessati ed una conferenza dei servizi di valutazione d'impatto ambientale che accerta la compatibilità del progetto con l'ambiente. Essendo questa della Linea 6 una grande opera, ci si aspetterebbe di trovare notizie, informazioni e pubblicazione dei progetti sul sito del Ministero dell'Ambiente, e/o della Regione, ma, stranamente, non c'è nulla.

Seguendo il caso dell'allagamento di un negozio presso la Riviera di Chiaia, chiedo la VIA all'ufficio trasparenza e, con mio grande stupore, vedo che il deposito dello Studio d'Impatto Ambientale è datato aprile 2009 e il decreto regionale VIA è del 18 marzo 2010, mentre i lavori erano già cominciati il 17 gennaio 2002 e i cantieri della tratta Mergellina-Piazza Municipio erano stati aperti il 21 gennaio 2007, quindi tre anni prima del decreto VIA. A questo punto mi domando se la VIA sia stata fatta davvero o se sia stato prodotto uno studio d'impatto ambientale a posteriori e poi sia stata attivata la procedura successivamente al decreto. Ho fatto personalmente una ricerca sul sito della Regione Campania e il decreto di VIA numero 345 del 18 marzo 2010, settore 2 servizio 3 non esiste, o almeno non è pubblicato su Internet.

Quando fu pubblicato un altro mio articolo su «Terra» e sul «Corriere del Mezzogiorno», l'Ansaldo e il Consorzio negarono l'avvenuto sollevamento della falda e affermando che era stata prodotto lo Studio d'Impatto Ambientale sostenendo che era depositato presso l'ufficio VIA della Regione.

A questo punto chiesi loro tutte le registrazioni del livello della falda risultanti dai piezometri, da Mergellina a piazza San Pasquale prima, durante e dopo i lavori della Linea 6; chiesi questa documentazione insieme alla procedura e alle autorizzazioni relative all'impatto ambientale[4]. Dopo numerose richieste e dopo aver perso molto tempo prima di ottenere una risposta positiva, riuscii finalmente a reperire alcuni documenti significativi prodotti dall'Ansaldo. Rimasi molto sorpreso da quanto veniva dichiarato nella documentazione riguardante i piezometri installati in data 28 dicembre 2009, nei pressi dei cantieri dove si legge che: «Per tali strumenti al presente report, non ci sono letture da consegnare; i piezometri, causa impurità dei tubi, non registrano alcuna falda». Il documento dell'Ansaldo, inoltre, si premurava di ricordare al lettore che, «a termini di legge è rigorosamente vietato riprodurre e comunicare a terzi il contenuto del presente documento». Le cose devono essere "top-secret" anche se eseguite e pagate con soldi dei cittadini.

Lo scandalo che denuncio in questo articolo consiste nel fatto che la documentazione tecnica dello Studio di Impatto Ambientale relativa al progetto per il "*Completamento Linea 6 della Metropolitana di Napoli Mostra-Municipio*" risulta **irreperibile presso gli uffici del servizio VIA della Regione Campania a partire dal 04/02/2009**, come dichiarato dall'allora Dirigente ad interim Pollinaro Adelaide.

Ripercorrendo l'iter procedurale fino all'espressione di compatibilità ambientale da parte della commissione VIA della Regione Campania conclusasi con **decreto dirigenziale n. 345 del 18/03/2010** risulta che:

"…con istanza acquisita al prot. n° 7454 in data 13.03.03, il Comune di Napoli Direzione Centrale V Infrastrutture, con sede in Via dei Fiorentini n. 61 80133 Napoli, ha trasmesso la documentazione, corredata da studio di Impatto Ambientale relativa al progetto "Completamento Linea 6 della Metropolitana di Napoli Mostra-Municipio"

detto progetto, istruito dal Tavolo Tecnico IV, è stato sottoposto all'esame della Commissione V.I.A. che nella seduta del 9.10.2003, ha rinviato l'espressione del parere in attesa che il proponente producesse la seguente documentazione integrativa (…)

il Comune di Napoli, con nota prot. n. 287 del 6/08/08 acquisita agli atti al prot. 697074 in data 11/08/08, ha trasmesso le integrazioni richieste dalla Commissione V.I.A. della seduta del 9.10.2003;

detto progetto è stato riproposto all'esame della Commissione V.I.A. che, nella ***seduta del 20.04.2009****, ha deciso in via pregiudiziale di richiedere al Comune di Napoli una relazione dettagliata sullo stato attuativo del progetto e sui fenomeni verificatesi in materia ambientale (quali ad es. l'influenza sul deflusso della falda acquifera) al fine di attivare eventualmente il Ministero dell'Ambiente ai sensi e per gli effetti dell'art. 299 del D.Lgs. 152/2006.*

il Comune di Napoli, con nota prot. n. 323 del 14/07/09, acquisita agli atti al prot. n.643729 in data 16/07/09, ha trasmesso le integrazioni richieste dalla Commissione V.I.A. nella ***seduta del 20.04.2009****;*

detto progetto, sottoposto all'esame della Commissione V.I.A. nella ***seduta del 16.11.2009****, ha ottenuto parere favorevole di compatibilità ambientale con le prescrizioni (…)…"*

[4] I piezometri sono strumenti utili a misurare il livello delle acque sotterranee. Vengono installati tramite un tubo che viene inserito in un foro scavato precedentemente nel terreno.

Da quanto sopra riportato, si deduce che: le sedute della commissione di VIA che hanno espresso parere favorevole sul progetto, sullo studio di impatto ambientale e sulle successive integrazioni, si sono tenute dopo la scomparsa dei documenti tecnici dello Studio di Impatto Ambientale, dando dimostrazione della capacità di preveggenza dei membri della commissione, che si sono espressi nel merito. Come hanno fatto la commissione VIA a esprimere un giudizio di merito, su un documento che era stato rubato qualche giorno prima del 10/03/2009?

Dal 2010 in poi non vi è alcuna espressione di compatibilità ambientale sulle varianti di progetto. L'unico parere di compatibilità ambientale è del 2010.

Dalla **Scheda 107 del Sistema Informativo Legge Opere Strategiche (SILOS) della Camera dei Deputati**, inoltre, risulta che il progetto sia stato sottoposto a ben sei varianti, nel merito delle quali non corrispondono altrettanti pareri della commissione di VIA come previsto dalla normativa[5]. Dallo stesso documento risulterebbe inoltre, che nel 2004 "*La Regione Campania esprime parere favorevole sulla localizzazione dell'opera e dichiara il progetto escluso dalla procedura di VIA, non essendo pervenuta la pronuncia regionale entro i termini di legge*", contrariamente a quanto riportato nelle premesse del Decreto della Regione Campania 345 del 18/03/2010 dove è riportato che nella seduta del 09/10/2003 la commissione di VIA **ha rinviato l'espressione del parere** in attesa che il proponente producesse documentazione integrativa, pervenuta il 11/08/2008.

Dal 2004 al 2010 il CIPE ha approvato finanziamenti su progetti i cui procedimenti di VIA non erano ancora conclusi e il cui esito non era certo.

Il crollo di Palazzo Guevara di Bovino

Il 04 Marzo del 2013 avvenne il crollo di un'ala di Palazzo Guevara. Sulla base di tutte le considerazioni e ipotesi avanzate da me in tutti questi anni e brevemente riassunte nei paragrafi precedenti, questo crollo era, purtroppo, un disastro annunciato, come ebbi anche modo di dichiarare alla stampa nelle ore successive al misfatto.

Al termine di un'inchiesta durata due anni, la giudice del Tribunale Civile, Maria Luisa Arienzo, ha ordinato all'Ansaldo, concessionaria dei lavori, e al Comune di Napoli di provvedere alla messa in sicurezza del Palazzo mettendo bene in luce la motivazione di tale decisione: "*errori e deficienze della fase progettuale, delle anomalie registratesi durante la realizzazione*". Come riportato da «la Repubblica», secondo la giudice, infatti,

"la valutazione dei lavori di committenti ed esecutori fu negligentemente condizionata da prevalenti interessi di natura economica, essendo in contestazione tra le parti il rispetto dei reciproci obblighi contrattuali e, in definitiva, su quale soggetto, tra essi dovesse ricadere definitivamente il costo economico del consolidamento jet grouting"[6]. La giudice ha anche sottolineato che gli allarmi, come l'anomalo consumo di calcestruzzo, c'erano stati, e ha ricordato il cedimento avvenuto il 23 gennaio del 2013 del pavimento di un negozio al civico 81, limitrofo a Palazzo Guevara di Bovino. Pare che di tale evento si discusse, il 25 febbraio, in una riunione all'Ansaldo, preceduta da un lettera del direttore dei lavori Angelo Ribecco in cui si denunciava il "peggioramento della tenuta di un considerevole numero di giunti tra i diaframmi" con possibili "conseguenze sull'edificato

[5] Vedi il documento integrale in Appendice.
[6] Con l'espressione Jet grouting si definisce l'iniezione nel terreno di una miscela cementizia ad alta pressione (fino a 600 atmosfere) attraverso piccoli ugelli al fine di consolidare i terreni di fondazione o per la formazione di diaframmi.

circostante". "Sulla scorta – scriveva ancora Arienzo – della consapevolezza delle varianti approvate al progetto esecutivo e delle criticità emerse in fase realizzativa, [Comune e Ansaldo] erano in grado di apprezzare l'indefettibilità dell'intervento di intasamento del terreno e tutti, invece, deliberatamente decidevano di ometterlo, concludendo con scellerata determinazione, assunta nella riunione del 25 febbraio del 2013, per la immediata ripresa dei lavori, provocando, con tale condotta, scientemente omissiva, il fenomeno dannoso, che, non a caso, si verificava nel primo giorno di inizio dei lavori rimasti sospesi a seguito dell'allarme destato dal precedente episodio del gennaio 2013"[7].

Nonostante l'accadimento di eventi di tale portata, accertati anche da altri organi, non risultano essere state attivate procedure di riesame del progetto e di ogni relativa procedura di valutazione di impatto ambientale.

Alla luce di quanto sopra brevemente riportato, al netto di ogni altra considerazione e valutazione tecnica, si dovrà fare chiarezza sui componenti della commissione di VIA e su tutti gli enti preposti, tra cui doveva necessariamente far parte il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ai sensi dell'art.24 D. Lgs. 42/2004 ed esprimersi nel merito del progetto e di ogni sua variante sostanziale o non sostanziale comprese quelle in corso d'opera. Il parere espresso dalla commissione di VIA, in assenza del contributo del MIBAC o di suoi delegati, non è legittimato.

Il caso degli allagamenti

Nel novembre 2010 fui contattato dalle conduttrici di un negozio costretto alla chiusura per un allagamento che aveva raggiunto l'altezza di 27 centimetri: una vera e propria piscina. L'incidente, per l'Ansaldo, era stato causato dalla pioggia abbondante di quei giorni che aveva provocato l'innalzamento dei livelli della falda: un evento naturale. A tal proposito, è mia premura far presente a chi non è del mestiere che, nel nostro emisfero, i livelli delle falde acquifere si sollevano per le piogge da aprile a maggio, nel periodo dell'anno in cui solitamente si registra il livello più alto mentre, poi, si riscontra normalmente una discesa dei livelli delle falde nel periodo seguente, con un minimo proprio a novembre. Nel mese di novembre, dunque, si registra sempre il livello minimo di altezza della falda acquifera e non il contrario: dovrebbe essere impossibile che si verifichi un allagamento, come quello avvenuto nel negozio in questione, per cause naturali. I tecnici dell'Ansaldo, invece, chiamati in causa per fornire le ragioni dell'incidente, dichiaravano alla titolare del negozio che l'allagamento era stato causa dalla pioggia: secondo costoro, il sollevamento della falda nel mese di novembre non rappresenta un'anomalia. Siamo di fronte all'ennesimo *"mistero napoletano"*.

Il fenomeno degli allagamenti, invece, è causato, come avevo ipotizzato già 30 anni fa, dal blocco del deflusso dell'acqua dolce. Tale blocco non è causato da eventi naturali, ma dalla costruzione della galleria della Linea 6 che, nella sua struttura e nel modo in cui è stata progettata e posizionata, svolge impropriamente, e in maniera del tutto innaturale, la funzione di una diga sotterranea che si oppone al libero scolo in mare delle acque di falda.

Nelle figure 3 e 4 che riporto qui, di seguito, attraverso la visualizzazione dello schema delle circolazioni idriche alla Riviera di Chiaia, ci si può rendere conto dello stravolgimento degli assetti idrogeologici causati dai lavori per la Linea 6:

[7] Vedi «la Repubblica Napoli», pp. 1-5, 3 Aprile 2015. In appendice.

Figura 3 – Circolazioni idriche sotterranee prima dei lavori

Figura 4 – Circolazioni idriche sotterranee dopo i lavori

Lo scavo della galleria, inoltre, proprio perché è stato realizzato molto in profondità, ha intercettato anche il terzo flusso delle acque che circolano nel sottosuolo napoletano: si tratta del flusso delle acque artesiane, di origine vulcanica, acque che i napoletani conoscono come acque del Chiatamone.

La fonte del Chiatamone, già nota ai primi coloni greci e abitualmente bevuta dai napoletani fino al 1972 (anno del colera a Napoli), si poteva assaporare ai chioschi degli *"acquafrescai"* nelle famose anfore di terracotta note come *"mummarelle"*. Quest'acqua che rappresenta una risorsa naturale di notevole

pregio e fa parte da millenni del patrimonio storico-culturale della Città, oltre che economico, oggi si scarica letteralmente in fogna.

Figura 5 – Raccolta dell'acqua termale in una vasca allestita nei pressi del cantiere all'Arco Mirelli

Questo tipo di acqua ha una composizione alcalino terrosa, ricca di anidride carbonica, di carbonati di ferro e sgorga ad una temperatura superiore a 20°C, ma può superare anche i 35°C se viene risucchiata dagli strati più profondi con pompe.

Qualche mese dopo, nel gennaio del 2011, ricevetti diverse telefonate allarmanti: la Riviera di Chiaia, all'altezza del Rione Sirignano, si era allagata perché da una settimana dai tombini fuoriusciva dell'acqua rossa, ricca di anidride carbonica e di cristalli di carbonato di ferro galleggianti. Mi recai sul posto e vidi che l'acqua zampillava al di fuori del piezometro: era la prova che il livello delle acque sotterranee superava il piano strada e che la falda era in pressione. A questo punto, fu chiamata d'urgenza l'ARIN che inviò una squadra di pronto intervento per collegare le acque che fuoriuscivano dal piezometro direttamente in fogna[8].

[8] L'Arin, ora denominata Abc, è la società comunale di gestione dell'acqua.

Figura 6 – Tombino con acqua termo-minerale ricca di anidride carbonica al Rione Sirignano

Figura 7 – La squadra dell'Arin occupata nei lavori di deviazione dell'acqua della falda termominerale in fogna

Allo stesso modo hanno realizzato altre tre postazioni di scarico in fogna in viale Gramsci, all'altezza del Consolato Americano. Va precisato che, per legge, non si può scaricare nelle fogne l'acqua di falda, a maggior ragione se è acqua termale[9]. A questo proposito, l'Ansaldo ha sempre dichiarato di avere l'autorizzazione a farlo, ma tale autorizzazione, ad oggi, non è mai stata mostrata. Al blocco del flusso di acqua dolce sotto la Riviera di Chiaia, si aggiunge anche lo scarico in fogna della falda artesiana: tra un po' la Villa comunale diverrà un deserto dei tartari ed è quello che molti auspicano per realizzare un grande parcheggio superficiale ed in sotterraneo; questo è lo scenario che, per i cittadini napoletani e per tutti coloro che hanno a cuore la città, si sta preparando.

Figura 8 – La Villa Comunale sfregiata dai cantieri della Linea 6

Sul territorio di Napoli ci sono numerose sorgenti termali, per esempio una a piazza Vittoria e una al Castel Nuovo (Maschio Angioino). Per avere un'idea della pressione dell'acqua termominerale lungo la costa, basta andare su Piazza d'armi del Castel dell'Ovo dove dalla griglia di un tombino si vede gorgogliare l'acqua che risale per almeno 15 metri (per poi essere "regolarmente" scaricata a mare).

[9] Art. 102 del Codice dell'Ambiente

Infiltrazioni e crolli nella Galleria Vittoria

Molti cittadini non ricordano che la Crypta Napoletana, costruita sotto la collina di Posillipo nel primo secolo a.C. e che collegava Mergellina con Fuorigrotta, non è più percorribile dai primi anni del 1800? Non lo è mai più stato per via dei lavori di abbassamento del piano di calpestio e di ampliamento della grotta effettuati durante il regno di Gioacchino Murat. Con lo scavo sotto il calpestio operato per allargare la grotta, infatti, fu rotto lo strato di base del tufo provocando il refluimento dello strato melmoso su cui galleggiava lo stesso banco di tufo. Di conseguenza, la grotta cominciò a dissestarsi dopo alcuni anni.

Per collegare di nuovo Mergellina con Fuorigrotta, nel 1882, fu deciso di realizzare la "Grotta Nuova" oggi (Galleria Quattro Giornate) che fu terminata solo dopo il superamento di molte difficoltà in seguito al rinvenimento di sorgenti artesiane a pressione e terreni melmosi.

Nel 1920 fu realizzata una terza galleria carrabile, la "Laziale" che, agli occhi di un attento osservatore in transito, si rivela facilmente non uniforme e non rettilinea, ma a schiena d'asino perché, a metà della grotta, il piano viario è più in alto rispetto agli ingressi. E come mai i progettisti dell'epoca non la costruirono dritta? Perché essi basarono i loro studi sia sull'analisi della precedente esperienza dell'ampliamento della Grotta Vecchia sia di quanto accaduto nella costruzione della Grotta Nuova e delle numerose difficoltà incontrate per la presenza delle gallerie di captazione delle sorgenti di piazzetta del Leone oltre che per l'assenza del banco di tufo alla base degli scavi nel tratto finale. Per questi motivi, i tecnici elaborarono un progetto di galleria con lo scavo più alto e con un profilo a schiena d'asino al fine di evitare di perforare la base dello strato di tufo.

La galleria Vittoria oggi è interessata dal medesimo fenomeno prodotto dalla realizzazione del tunnel della Linea 6, dal "faraonico" scavo della stazione di Piazza Santa Maria degli Angeli e, dalla parte opposta del promontorio di Monte di Dio, dal pozzo dell'ascensore del Monte Echia. Cercare cause diverse dalla modifica degli equilibri ambientali ed idrogeologici vuol dire ostinarsi a sbagliare e rinnegare "fatti evidenti". (Errare è umano, perseverare è diabolico).

I danni e i crolli alla Galleria Vittoria sono stati causati, con ogni probabilità, dal dissesto del Monte Echia. La Galleria della Vittoria, infatti, passa sotto il Monte Echia e dove, nella parte alta, prossima al Ponte di Chiaia, è stato interessato sia dalla stazione di Chiaia sia dalla galleria della metropolitana che hanno modificato profondamente la struttura morfologica della massa del tufo e la circolazione idrica del Beverello e del Chiatamone. E anche per quanto riguarda il rischio di dissesti della Galleria, essi sono stati causati dallo stravolgimento delle circolazioni idriche delle tre falde sotterranee che, ripeto, è stato da me segnalato, in molte occasioni, dal 1990. Nessuno, finora, è stato in grado di smentire quanto ho segnalato e dimostrato scientificamente durante più di trent'anni.

Figura 9 – La Galleria Vittoria chiusa al traffico

Si sono allagati cantinati e negozi, è crollata un'ala del Palazzo Guevara di Bovino con conseguente allagamento della galleria della Linea 6, sono morti tutti gli alberi secolari della Villa Comunale, si è lesionato il Ponte di Chiaia, sono state danneggiate chiese e palazzi monumentali, il Teatro San Carlo e, appunto, la Galleria Vittoria. Cosa altro ancora deve accadere per far capire ai responsabili dei rispettivi enti, preposti alla salvaguardia della sicurezza e del patrimonio artistico, storico e culturale, che certe opere sono incompatibili con la dinamica degli equilibri delle circolazioni idriche sotterranee?

In occasione della protesta contro le griglie di ventilazione di Piazza del Plebiscito, feci presente che l'ala di Palazzo Reale prossima a Piazza Trieste e Trento fu oggetto di intervento di consolidamento ad opera di Vanvitelli che chiuse le arcate della facciata e realizzò le nicchie dove oggi trovano posto le statue delle dinastie del regno. Ci sarà stato un motivo di tale intervento alla fine del 1753?

L'accanimento nel portare a termine un'opera a tutti i costi, anche se in contrasto evidente con la dinamica degli equilibri ambientali, è una "follia" perché pretende di negare i principi fondamentali della Fisica e, in particolare, del terzo principio della dinamica (o legge di azione e reazione). L'Ambiente Naturale, con i suoi equilibri dinamici nella dimensione Spazio-Tempo, è un "unicum" dove concorrono infiniti fattori nel suo "divenire".

Piazza del Plebiscito – simbolo di Napoli – è in pericolo

Il dissesto idrogeologico che ha interessato la Galleria della Vittoria si estende fino alle fondamenta di Palazzo Reale e del Castel Nuovo. Per questo motivo, sarebbe necessaria un'indagine dello stato del sottosuolo dell'area interessata per capire quanto i lavori della metropolitana abbiano intaccato il delicatissimo equilibrio delle falde acquifere che caratterizzano anche i nostri monumenti più simbolici[10].

Un segnale inequivocabile del "movimento" delle enormi masse d'acqua sotterranee, infatti, è dato dalla recente comparsa di grandi chiazze brune sulla facciata del palazzo Reale che affaccia direttamente sui giardini del Molosiglio. Purtroppo, non si tratta di macchie causate dallo smog, ma dall'umidità. La presenza di chiazze di muschio tra i basoli e di piantine che crescono sui muri è dovuta alla presenza di acqua sotterranea a poca distanza dal piano di calpestio stradale.

Come spiegavo in precedenza, la zona tra Piazza del Plebiscito, Piazza Trieste e Trento e il molo Beverello è storicamente interessata dal fenomeno dell'acqua "ferrosa". Ed è proprio per la presenza di questa particolare acqua ferrosa che sono comparse le macchie all'esterno di palazzo Reale su tutto il fronte di viale Acton e che hanno assunto quel colore particolare, molto simile alla ruggine. Questo è un segnale chiarissimo del fatto che le acque sotterranee che alimentano il Pozzo Reale presente in corrispondenza dell'ingresso laterale di Palazzo Reale sono state intercettate e deviate dagli scavi della galleria di ventilazione della metropolitana.

[10] Vedi anche A. Folle, *Napoli, l'allarme del geologo: "Falde acquifere spingono verso l'alto, Palazzo Reale a rischio"*, «Il Mattino Napoli», 28 Gennaio 2021.

Figura 10 – Macchie di umidità sulla facciata del Palazzo Reale lungo Via Ammiraglio F. Acton

Il palazzo Reale di Napoli fu costruito nel 1600 su progetto del celebre Domenico Fontana. Già a quel tempo, però, i costruttori dovettero far fronte ai numerosi problemi legati alle falde acquifere che dovevano essere preservate per evitare il rischio di possibili dissesti. Tutti gli architetti, che nel corso dei secoli si sono avvicendati per i numerosi lavori di espansione della struttura, hanno dovuto fare "i conti" con le acque sotterranee – i lavori che avrebbero dato alla reggia dei Borboni l'aspetto attuale terminarono ufficialmente solo nel 1858.

Al contrario, i lavori della Linea 6, non tenendo in alcun conto la natura, le caratteristiche e la composizione del territorio e scavando ad una profondità media di 22 metri sotto il livello del mare, provocano il sommovimento del terreno di tutta l'area interessata. Non a caso, i primi dissesti si sono verificati in coincidenza con l'inizio di questi lavori di scavo[11]. Questi interventi così impattanti hanno dato luogo al fenomeno della subsidenza, ovvero dell'abbassamento del suolo che ha provocato i numerosi cedimenti di questi ultimi anni, dal crollo di Palazzo Guevara di Bovino fino ad arrivare a quelli registrati all'ingresso del Teatro San Carlo e nella Galleria Umberto dove, nel Luglio del 2014, a causa di un crollo di calcinacci, è morto un ragazzo di 14 anni, Salvatore Giordano.

[11] Vedi anche *Napoli, grate al Plebiscito e degrado al San Carlo: chiesto l'intervento del ministro*, «Corriere del Mezzogiorno», 9 Ottobre 2018.

Lo sfregio alle chiese

All'interno della Galleria Umberto, inoltre, è ubicata la chiesa di Santa Brigida che, insieme a quella di Santa Maria degli Angeli a Pizzofalcone, è in serio pericolo. Dal soffitto cadono stucchi e gli affreschi di Luca Giordano si stanno staccando e, per la sicurezza dei fedeli e dei visitatori, la parte centrale della navata è stata puntellata e transennata. Le due chiese si trovano in due luoghi diversi della città, ma hanno in comune la vicinanza a stazioni e cantieri e la conseguente esposizione alle vibrazioni prodotte dallo scavo dei lavori per i lavori dell'interscambio tra linea 6 e linea 1.

La chiesa di Santa Brigida ospita capolavori di Luca Giordano, Massimo Stanzione e Paolo De Matteis. Essa fa parte del patrimonio storico-artistico del centro di Napoli e riscontra gli stessi problemi di statica della chiesa di Santa Maria degli Angeli dove, nella omonima piazza, per impiantare una stazione della linea 6 è stato compiuto un altro pericoloso scempio ambientale perché, anche qui, metterà a rischio la statica degli edifici circostanti.

La stazione è stata costruita creando un cono rovesciato profondo 50 metri. Quanto è già successo agli edifici potrà verificarsi ancora di più quando passeranno i treni, a causa delle forti vibrazioni. Tali rischi si allargano a tutte le aree circostanti. Nel caso del grattacielo rovesciato da 15 piani, si creerà un effetto "cassa armonica", con forte amplificazione delle stesse vibrazioni. Una sorta di microsisma continuo. Per non parlare, poi, proprio dei rischi moltiplicati in caso di scosse simiche vere e proprie. Queste spericolate acrobazie urbanistiche mettono a repentaglio i già precari equilibri idrogeologici di una città dal tessuto così complesso e stratificato come quello di Napoli.

Figura 12 – Immagini dell'avanzamento dei lavori in Piazza Santa Maria degli Angeli condivise, via Facebook, dal Vicesindaco del Comune di Napoli.

Per questo motivo, bisognerebbe iniziare a rendersi conto che non vale la pena di correre rischi del genere, di sventrare una città e di spendere cifre colossali. Napoli è una città del tutto inadatta a una linea metropolitana, come la Linea 6, che presenta un tale impatto ambientale. Tale opera andava costruita in superficie, a cielo aperto, senza provocare un impatto così rischioso su quel sottosuolo così articolato e delicato. Questi progetti, inoltre, per la loro stessa difficoltà di implementazione hanno fatto sì che i costi complessivi delle opere raggiungessero livelli faraonici. Per fare un altro esempio, erano molto più logici dei collegamenti attraverso cabinovie a flusso continuo per collegare le zone collinari con quelle del centro storico, come è stato fatto a Parigi[12].

[12] Vedi V. Esposito, *Santa Brigida, crolli in Chiesa. Anche gli affreschi sono a rischio*, «Corriere del Mezzogiorno», 30 Giugno 2016. Vedi anche M. Avena, *Metrò, il grattacielo rovesciato nel cuore di Napoli. Aiuto!!!*, «La Voce delle Voci», 3 Dicembre 2016.

Conclusione

Il Comune di Napoli per controllare la correttezza dei lavori ad opera del consorzio della Linea 6, istituì una commissione di saggi presieduta stranamente dal professor Renato Sparacio, il progettista della prima tratta: il fatto si commenta da solo.

C'è poi anche un'altra considerazione da fare: facendo una correlazione economica tra il costo e le difficoltà tecniche della tratta dell'Eurotunnel di oltre 50 km sotto il canale della Manica, tra la Francia e La Gran Bretagna, i costi per la realizzazione di quest'opera faraonica furono di 100 milioni di euro a chilometro (valutazione espressa in euro) e l'opera fu realizzata in sette anni; la linea 1 della metropolitana di Napoli in esercizio invece è costata 200 milioni di euro a chilometro, iniziata prima del Eurotunnel, e ancora da completare; oggi per la Linea 6 i costi viaggiano a 300 milioni di euro a chilometro e sui cartelli di cantiere non è indicato né l'inizio né la fine dei lavori. Verrebbe proprio da dire che a Napoli i lavori si fanno meglio perché la spesa è sempre triplicata con soldi pubblici, ovviamente...

Sono ormai 45 anni, da quando ho iniziato la professione di geologo, che assisto alla realizzazione di grandi opere annunciate e vendute a caro prezzo ai cittadini come necessarie e indispensabili per lo sviluppo. Si scopre, invece, che sconvolgono l'ambiente provocano disastri al primo evento naturale di rigetto all'insulto che l'uomo fa alla Natura con le sue opere irrazionali. A quel punto i responsabili dei disastri si affrettano, poi, ad incolpare la Natura matrigna trasformando quelle che sono catastrofi provocate dall'uomo in calamità naturali.

Il 9 ottobre del 2013 si è commemorato il 50° anniversario del disastro del Vajont, esempio emblematico di impatto ambientale di un'opera antropica sulla dinamica degli equilibri ambientali. A Napoli non ci siamo fatti mancare nulla: i lavori per la costruzione della Linea 6 della metropolitana di Napoli, il 4 marzo del 2013, hanno provocato il crollo del Palazzo Guevara di Bovino alla Riviera di Chiaia mettendo in luce tutta la fragilità del territorio e confermando, purtroppo, che le mie tesi sull'alterazione degli equilibri non erano una fantasia di un "portajella in flash-back", ma una realtà scientifica.

L'analogia tra la tragedia del Vajont ed il crollo alla Riviera di Chiaia è eloquente. Per il Vajont ci furono già, anni prima, fenomeni franosi premonitori e ci fu anche un geologo, Edoardo Semenza, che aveva intuito il pericolo, ma non fu ascoltato: non solo perché a sollevare le critiche era un geologo e non un ingegnere "come si conviene", ma era anche giovane e senza un titolo accademico e, quindi, non poteva e non doveva essere ascoltato, anche se era il figlio dell'ingegnere progettista Carlo Semenza.

È dai tempi del primo progetto della Linea Tranviaria Rapida fino ad arrivare ai nostri giorni, è da venticinque anni che tento di informare le Autorità preposte alla salvaguardia del territorio e all'incolumità dei cittadini sulla pericolosità e sull'assurdità di questo progetto della Linea 6 della metropolitana di Napoli; sono ormai trascorsi 30 anni che cerco di far capire a tutti i responsabili dai politici ai pubblici amministratori, ai tecnici che questo progetto avrebbe provocato danni ingenti al territorio e pericoli per la cittadinanza, ma nessuno si è mai degnato di prendere in considerazione le mie considerazioni scientifiche.

Oggi dopo il crollo del Palazzo Guevara di Bovino, dopo l'abbattimento di trentuno alberi di alto fusto nella Villa Comunale e dopo la voragine apertasi qualche tempo dopo, in data 27 aprile 2013, sempre alla Riviera di Chiaia, avrei sperato che qualcuno si fosse reso conto che non si può continuare ad estrarre acque dal sottosuolo.

Quanto è avvenuto all'epoca del crollo e dopo, in altre parti interessate dai lavori, è inaudito. Eppure, all'epoca del crollo del palazzo, avevamo, nel pieno esercizio delle loro funzioni, esperti e competenti assessori designati ai Lavori Pubblici erano: per la Regione Campania il Prof. Ing. Edoardo Cosenza, professore di Tecnica delle Costruzioni all'Università degli Studi di Napoli "Federico II" e Assessore della Regione Campania con delega alle Opere e Lavori pubblici, Espropriazioni, Protezione civile sul territorio e Difesa del suolo, Geotecnica, Geotermia, Cave e Torbiere; per Comune di Napoli il Prof. Ing. Mario Calabrese – professore di Costruzioni idrauliche e marittime e idrologia dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II" e Assessore del Comune di Napoli con delega alle Infrastrutture e ai LL.PP.

Come è stato possibile non mettere al centro del dibattito politico su tale disastro alcune domande semplici, ma, evidentemente, scomode: il crollo di Palazzo Guevara di Bovino fu causato dai lavori della Linea 6 della metropolitana? Furono i lavori della linea 6 a produrre impatti negativi sul territorio e sulla dinamica degli equilibri delle circolazioni idriche sotterranee fino a causare il crollo? Anche per il dissesto della galleria Vittoria, si dice che la causa risieda nelle infiltrazioni d'acqua; ma qualcuno si è mai domandato perché, solo dopo oltre 100 anni, è apparsa, come per magia, l'acqua nella volta della galleria e nel tunnel Borbonico? Sarà per caso lo stesso fenomeno di alterazione degli equilibri idrogeologici delle acque termominerali in pressione delle "fonti del Beverello"? Saranno per caso i lavori dei vicini cantieri per la realizzazione della Linea 6 e della così detta "galleria di ventilazione" nella Piazza del Plebiscito?

Prima di invocare nuovi fondi (da spendere subito e senza controllo), sono state individuate le cause generatrici del dissesto della galleria Vittoria? Oppure, al contrario, si interverrà come sempre contrastando l'effetto dannoso, ma senza rimuovere la causa primaria che ha prodotto il danno. Risposte che i cittadini aspettano da ormai molto, molto tempo.

Come si può ancora contestare, in maniera così spudorata, la verità di tutti questi fatti che ho descritto scientificamente. E come si permettono di farlo usando argomenti supportati da ipotesi fantasiose e prive di qualsiasi fondamento tecnico-scientifico per affermare che quello che è avvenuto e avviene ancora alla Riviera di Chiaia non è causato esclusivamente dai lavori per la costruzione della Linea 6 della metropolitana?

Sono ormai più di 30 anni che si studia e si lavora per la realizzazione della Linea Tranviaria Rapida, poi riesumata e rinominata Linea 6 della metropolitana di Napoli. Fino ad oggi i cittadini, da questo progetto e dagli infiniti lavori in corso, hanno soltanto potuto subire innumerevoli disagi e assistere ai gravissimi danni inferti al patrimonio storico, artistico, paesaggistico e culturale e non si è trovata ancora una soluzione che possa garantire la compatibilità tra gli scavi "faraonici" e gli equilibri dinamici delle circolazioni idriche sotterranee delle tre falde presenti nel sottosuolo napoletano.

Vi è una sola risposta a questo dilemma: tale soluzione non esiste e non può esistere.

In altri termini, c'è una precisa volontà, legata a rilevanti interessi economici e politici, di nascondere una cosa tanto grave quanto semplice: il progetto della Linea 6 è incompatibile con il territorio. Dove gli effetti di "rigetto dell'opera" sono evidenti e si riscontrano anche sui monumenti più rappresentativi della Città come il Teatro San Carlo, il Palazzo Reale e la Villa Comunale.

Aggiungo anche che, laddove vi sono terreni vulcanici leggeri in prossimità della linea di costa, come quello in questione, non sarà mai possibile, in tempi ragionevoli, ristabilire l'equilibrio mutato. Quello che era un giardino botanico affacciato sul mare del golfo, vanto della Città, ora è stato trasformato in uno spazio anonimo con poco verde e con essenze arboree banali da nessun valore comuni.

Coloro i quali sono così convinti e si accaniscono nel ritenere che la Linea 6 possa funzionare e produrre benefici, saranno in grado di realizzare un'analisi dei costi-benefici oggettiva e indipendente? Saranno capaci di prevedere i futuri danni che saranno prodotti al patrimonio immobiliare, storico, artistico e culturale causati dalle vibrazioni continue per il transito dei treni?

Non dovrebbero, invece, il Comune di Napoli, la Regione Campania, lo Stato italiano e l'Unione Europea esigere dall'Ansaldo la produzione di garanzie reali quali polizze fidejussorie bancarie corrispondenti al valore dell'intero patrimonio immobiliare esposto (il centro storico di Napoli è Patrimonio mondiale Unesco) visti i misfatti accaduti in 31 anni di lavori? Chiacchiere, studi, modelli e numeri stampati che vengono, poi, smentiti dai fatti non sono garanzie per nessuno.

Si sarà in grado di produrre studi sui dissesti della Galleria Vittoria, del Teatro San Carlo, della Villa Comunale correlati alla dinamica evolutiva degli equilibri ambientali e alla dinamica evolutiva di tutto il bacino idrogeologico e idrotermale dell'area interessata dai lavori. Mi riferisco a studi che possano rivelarsi scientificamente validi anche nel lungo periodo. Gli autori di tali studi riusciranno a produrre studi e valutazioni oggettive e libere da interferenze politiche ed interessi economici di parte? Avranno il coraggio di esprimere un giudizio libero e imparziale, nell'interesse della collettività, della salvaguardia della salute, del paesaggio, del patrimonio storico, artistico e culturale, così come sancito dalla Carta Costituzionale?

Da molti lustri, i cittadini aspettano risposte a tali legittime domande.

Infrastrutture e preesistenze: le stazioni della metropolitana a Napoli

di Giulio Pane
Professore Ordinario di Storia dell'Architettura presso l'Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Il progetto della metropolitana di Napoli, avviato fin dagli anni '70 come ambizioso programma di infrastrutturazione a livello regionale, ha subito un forte ridimensionamento in seguito alla diminuita disponibilità finanziaria.

Attualmente sono in attività buona parte della linea 1 e parte della linea 6. La prima è in corso di ultimazione, con la costruzione di alcune stazioni intermedie ed il completamento dell'anello funzionale fino a Capodichino. Ma la problematica dell'inserimento di un'importante infrastruttura pubblica, per quanto prevalentemente sotterranea, in una città fortemente stratificata e caratterizzata da emergenze monumentali ed ambientali come Napoli, avrebbe dovuto comportare un approccio meditato e consapevole del prevedibile impatto dell'intervento sui valori ambientali e architettonici, oggi tutelati tra l'altro dalla convenzione Unesco.

L'accento posto sulla tematica delle "stazioni dell'arte" non avrebbe dovuto perciò compromettere la relazione tra le nuove strutture e le preesistenze archeologiche e monumentali. Cosa che invece si è spesso prodotta, con esiti invasivi nei confronti degli spazi e delle architetture, peraltro del tutto ingiustificati e fuori scala, rispetto alla semplice esigenza di mobilità cui l'infrastruttura stessa avrebbe dovuto rispondere.

I casi esaminati, tra i più clamorosi, mostrano che non sono state seguite neppure le linee guida, redatte dalla Regione per dettare comuni criteri di riferimento per la progettazione. Pertanto solo in pochi casi la parte emersa delle stazioni risulta convenientemente integrata negli spazi urbani, mentre le notevoli testimonianze archeologiche via via riemerse sono minacciate dal dislocamento e dallo snaturamento topografico, essenziale riferimento per ogni ulteriore fase di conoscenza.

In prospettiva, occorrerà integrare, nell'azione di tutela e nella problematica del restauro urbano, la nozione e la prassi di una verifica di congruità ai principi del restauro, affinché l'architettura non figuri come il convitato di pietra in un contesto finalizzato solo alle esigenze funzionali o, al massimo, quale raccoglitore indifferente di espressioni artistiche.

Ragionevolezza alla griglia

Fa un po' sorridere, se non ci fosse da piangere per il nostro contesto politico-amministrativo e civile, che tante brave persone – tutti sinceramente pensosi del destino della L6, del proseguimento dei lavori e del rischio di restituzione dei fondi europei – siano abboccate all'amo estetizzante del falso problema delle griglie, abilmente teso dai semplificatori di professione che si annidano nella gestione dei mezzi d'informazione. Quasi che in questione fosse la maggiore o minore bellezza ed eleganza della soluzione. Problematica che evidentemente si ritiene non sia neppure venuta in mente ai tanti tecnici, esperti, uffici, attraverso i quali il progetto è finora passato. Addirittura qualcuno (Aldo Capasso) ha tirato in ballo il bravo Mimmo Paladino, perché trasformasse la griglia in un'opera d'arte.

Ma le proposte sono fioccate, a significare una gran buona volontà, pur di scrollarsi di dosso l'accusa di "signori del no", allestita dai commenti giornalistici. Così, al seguito di un riduzionismo che si è sbrigato del problema del tracciato, delle problematiche amministrative e geologiche, della funzionalità

della L6 in un amen, pilotando l'opinione comune su un tema squisitamente estetico – cioè sostanzialmente opinabile – molti si sono aggregati alla compagnia che ha demonizzato quei pochi che si erano mossi a difesa dell'integrità della piazza Plebiscito. Così Ernesto Mazzetti, Adolfo Scotto di Luzio, Nando Santonastaso, Vittorio Del Tufo, Antonio Ferrara, fino ad Antonio Fiore non hanno perso tempo: dagli all'untore, hanno più o meno tutti scritto; ecco i veri nemici di Napoli, gl'intellettuali. Se non fossimo molto più meridionali di lui, verrebbe da credere che stiamo vivendo un dramma di Ibsen (*Nemico del popolo*, 1882).

Certo, non può essere una griglia, sia pure in un contesto delicato e vincolato – se è proprio indispensabile che sia fatta lì dov'è stata proposta – a fermare un'opera importante come la L6. E infatti, e proprio per verificare che cosa c'era sotto la griglia, è accaduto che una quindicina di "intellettuali" si sono trovati tre settimane fa a misurarsi con alcuni documenti di notevole rilievo, utili a capire ben altre questioni e problemi.

Si tratta della delibera di approvazione e della lunga relazione con la quale l'Ansaldo, concessionaria del tratto di metro, spiega i problemi tecnici che ha incontrato, inducendola a variare il tracciato tra piazza Vittoria e Municipio, e le conseguenze che ne derivano. Insieme, vengono prospettate più d'una soluzione per l'aerazione del tunnel. Ciò avveniva, si badi, solo a marzo scorso [2018], per un cantiere che a detta della stessa concessionaria sarebbe durato comunque almeno 13 mesi. Cioè oltre un mese dal 30 marzo, data ultima concessa dalla Commissione UE.

In sintesi, Ansaldo – alcuni anni dopo l'inizio dei lavori della stazione di S. Maria degli Angeli e 10 anni dopo che l'allora assessore Cascetta aveva dichiarato ai giornali che si sarebbe realizzata un'uscita a Largo Carolina (!), si accorge che le fondazioni dei palazzi Satriano e Calabritto sono più profonde del previsto, poste su terreni incoerenti, sono a rischio dal vecchio tracciato del tunnel, e decide di passare più in profondità e più a monte. Sempre Ansaldo sostiene poi che ciò comporterà variante di percorso anche nel tratto di via Chiaia, dove passare più a monte significa porre sulla volta del tunnel uno spessore di ripartizione più significativo (ma il punto fisso della stazione passante di Monte di Dio non cambia, evidentemente). Di conseguenza (?) è necessario abbandonare il previsto scavo in Largo Carolina e servirsi del vecchio scavo LTR in piazza Plebiscito. Cioè Ansaldo sostiene che uno scavo più lungo ... la costringe ad abbandonare lo scavo più corto (!) in largo Carolina, collocando le macchine nel vecchio scavo LTR.

È evidente che manca una spiegazione tecnicamente convincente, mentre la verità è che tali varianti di percorso comportano già maggior costo e maggior tempo, insieme al grande ritardo pregresso nell'elaborazione tecnico-amministrativa, e ciò induce ad utilizzare e adattare l'esistente, pur di non affrontare la presunta incognita degli scavi in Largo Carolina. Ma il commissario UE, Bugelli, ha parlato di funzionalizzazione della linea entro il 30 marzo prossimo, pena la revoca dei fondi. E come potrebbero mai chiudersi i lavori se la loro durata era già prevista in 13 mesi, cioè almeno fino a tutto aprile? (V. delibera Comune del 6 aprile 2018 n. 152). e d'altronde, quale funzionalizzazione può essere contrabbandata presso l'UE se l'indispensabile camera di ventilazione/uscita di sicurezza è ancora da realizzare? Sarà anche questa una colpa degli "intellettuali"? O le responsabilità di questo *cul-de-sac* tecnico-economico vanno cercate altrove?

Ma c'è di più. La relazione illustra le alternative, e le sottopone alle valutazioni del Comune; anzi, di alcune curiosamente già dichiara di avere ricevuto la "bocciatura", come vedremo. E così risulta una novità che nessuno finora conosceva: poiché la nuova linea passa più a monte, sotto la galleria Umberto, lambendo piazza Trieste e Trento, la nuova situazione induce l'Ansaldo a proporre di realizzare in quello spazio le camere di ventilazione. Non solo, ma da tutti i parametri esaminati la

concessionaria appare persuasa che questa sia la soluzione migliore, potendosi anche utilizzare in parte, per le uscite di sicurezza, il tunnel ex Cobianchi abbandonato da anni.

Ci si attenderebbe che questa combinazione favorevole fosse stata apprezzata dall'amministrazione committente, anch'essa giustamente preoccupata dei ritardi. Ebbene no (eccolo, il vero "partito del no"): l'amministrazione ha bocciato la proposta, adducendo non chiare motivazioni di difficoltà ad articolare la mobilità alternativa, mentre l'Ansaldo invece aveva illustrato che minime modifiche di superficie, mantenevano tutte le accessibilità utilizzando l'area ex parcheggio presso il palazzo Reale. Inoltre la fontana del carciofo – barocco del XX secolo di era laurina, non meritevole di particolare attenzione a confronto con quella fanzaghiana del Nettuno, pure spostata due volte – avrebbe ben potuto essere smontata temporaneamente per consentire l'impianto del cantiere al centro della piazza, come avviene in piazza Nicola Amore.

Sicché a ben guardare, l'irragionevolezza tecnica e la cocciutaggine politica dei governanti hanno nuociuto alle scelte ancora più della stessa variante progettuale, forzando indirettamente la Soprintendenza a concedere l'assenso alla manomissione di piazza Plebiscito, e danneggiando direttamente la città.

Il resto è pula che se la porta il vento, così come il sussidio offerto da volenterosi cittadini, di null'altro preoccupati che di contribuire a sbrogliare la matassa, magari immaginando griglie sonore in grado di emettere una musichetta al passaggio dei treni (v. resoconto giornalistico della giornata di sabato 16/02). E forse anche una contemporanea esibizione di tarantelle.

Spero sia dunque ben chiaro a tutti, che le maggiori responsabilità sono sulla testa di coloro che hanno accantonato la soluzione di piazza Trieste e Trento, senza valide ragioni.

Vi sono poi altri argomenti, ma mi limito ad accennarli soltanto: nella documentazione progettuale manca la VIA, la valutazione di impatto ambientale; essa risulta 'rubata', in denunce e verbali degli uffici preposti. Eppure nessuno si è preoccupato di integrarla, allo scopo di rendere pubbliche le considerazioni che vi erano svolte. E' credibile che di tanti uffici presso i quali tale elaborato avrebbe dovuto trovarsi, nessuno ne possegga una copia? Chiunque bazzica nel tragico mestiere delle costruzioni sa a quante angherie burocratiche siamo sottoposti per ottenere un permesso, eppure un'importante opera pubblica può andare in esecuzione senza la VIA obbligatoria.

E per finire, da quali saggi e risultanze geologico-geotecniche l'Ansaldo ha desunto la pericolosità dei terreni profondi di piazza Vittoria? E come mai ciò è noto solo da un anno, dopo 27 anni dalla sospensione della LTR? La relazione non lo dice. E' un dato obiettivamente misurabile, o solo una misura prudenziale dopo la tragedia scampata di palazzo Guevara di Bovino alla Riviera di Chiaia?

Da tutto ciò emerge un obbligo non più rinunciabile: quello della rigorosa trasparenza delle decisioni tecnico-amministrative; è necessaria al più presto la costituzione di una Casa dei progetti pubblici, nella quale tutti i cittadini possano essere messi a conoscenza delle elaborazioni progettuali, dei loro contenuti tecnico-economici, del loro stato di avanzamento, delle delibere e delle motivazioni delle scelte. E ciò con buona pace della convenzione di Arhus, adottata e mai applicata. Nessuna fiducia preventiva può essere concessa ad amministrazioni così pasticcione.

L'ascensore e i ruderi luculliani

La recente realizzazione del box terminale dell'ascensore di monte Echia è l'ennesima bruttura che "adorna" la nostra città, in esito ad una stagione di irresponsabili approvazioni "superiori" e in spregio

di ogni impegno precedentemente preso dall'amministrazione, in apparente accoglimento dei preoccupati suggerimenti del Comitato Monte Echia.

La struttura ora ultimata supera di almeno un metro l'altezza convenuta e dimostrata dai rendering a suo tempo redatti a cura del progettista, a testimonianza della sua buona fede. Che cosa è intervenuto nel frattempo, di così notevole e tecnicamente irrisolvibile, da comportare una variazione così offensiva? Non lo sappiamo, né probabilmente avremmo mai saputo della cosa, se alcuni di noi più volenterosi non si fossero recati sul posto a verificare.

Che cosa dobbiamo pensare di una tecnologia che invece di essere al servizio delle istanze della cultura e della vita civile se ne infischia al punto di imporsi con il suo razionalismo d'accatto, incapace com'è - evidentemente - di farsi carico delle problematiche reali e dipendente com'è dalla visione di un assoluto funzionalismo, ancorché brutale?

Com'è stato possibile che quest'opera, già tanto problematica per le preesistenze di antiche strutture risalenti addirittura alla villa luculliana, su di un'altura che è stata sede della prima acropoli della città, sia stata realizzata senza che nessuna delle istituzioni coinvolte abbia mai esercitato un controllo più puntuale?

Riteniamo ormai improcrastinabile un confronto pubblico su questo scandalo, mentre chiediamo che questo ennesimo affronto alla memoria storica ed al paesaggio urbano venga ricondotto urgentemente e senza compromessi alla dimensione concordemente assentita, che già risultava eccessiva ed ingombrante, ma almeno lasciava libera la vista continua del panorama dalla strada, dal Vesuvio a Capri, e non avviliva – come avviene ora – i poveri ruderi al ruolo di uno scalcinato rottame edilizio, in nome di una comodità tecnologica tanto velleitaria quanto indifferente ai bisogni reali, che sono soprattutto quelli del rispetto del significato dei luoghi e della convivenza con l'antico.

In un luogo così storicamente segnato, dove tra terra e mare si spense l'ultimo sovrano dell'impero romano d'occidente – quel Romolo Augustolo che portava per inconsapevole ironia il nome del fondatore di Roma e quello del maggiore interprete della sua grandezza politica – arriva un ascensore che impedisce la vista del mare e copre i ruderi che vi si affacciavano, nei quali forse egli era stato rinchiuso.

Che cosa c'era d'importante da rispettare, se non la testimonianza visibile di quel poco che ne restava? La realizzazione era stata concepita soprattutto in funzione turistica? Ebbene, il turista che vedrà quel luogo si chiederà quale sensibilità ha guidato i progettisti e gli amministratori a realizzare un simile sconcio, che impedisce per undici metri la vista del paesaggio dalla strada. Con quale spudoratezza mostreremo questa meraviglia ai commissari Unesco, quando verranno a verificare in che modo procede la salvaguardia dei beni nella città 'patrimonio dell'umanità'?

Questo è il segno che ormai si è superato ogni limite nella gestione autocratica del potere amministrativo, e che una profonda riforma è necessaria nella conduzione della cosa pubblica e nella partecipazione civile alle scelte.

Monte Echia. Note a margine

Ci sono cose elementari che i cittadini si attendono dalle istituzioni, e che alcuni di noi chiedono a gran voce da tempo, quasi sempre senza risposta. Si tratta del rispetto delle norme; di tutte le norme,

ma in particolare di quelle stesse che le istituzioni locali si sono date, ed alle quali la gran parte di noi si adegua, anche quando le trova inique. E vi si adegua non solo perché c'è una sanzione per chi le disattende, e neppure per banale soggezione al potere, ma semplicemente perché il rispetto delle norme è alla base dell'organizzazione della nostra vita associata, e non rispettarle significa venir meno al patto sociale che ci tiene insieme e ci distingue dal mondo animale.

Un'occasione di riflessione la fornisce la formula con la quale è stata rilasciata l'autorizzazione paesaggistica per l'ascensore di Monte Echia; eccola:

"Il paesaggio della città di Napoli ha un valore universalmente riconosciuto che è stato ufficializzato da una pluralità di provvedimenti (decreti ministeriali, vincoli *ope legis*, piani paesaggistici di Posillipo e Agnano, e dei Camaldoli, piani parco regionale dei Campi Flegrei e metropolitano delle colline) per effetto dei quali circa la metà del territorio metropolitano è tutelato…Non sono consentite modifiche che rechino pregiudizio al paesaggio, pertanto la trasformazione degli immobili e delle aree tutelate è sottoposta al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica che verifica se l'impatto degli interventi è compatibile con il pregiato contesto del paesaggio napoletano".

A distanza di ormai venti anni dalla Convenzione europea del Paesaggio la città di Napoli sembra blindata da una fascia di tutela eccezionale. Ma ogni tanto c'è evidentemente qualche smagliatura, perché l'ascensore di Pizzofalcone gode invece di un regime speciale: esso può liberamente recare pregiudizio al paesaggio e dobbiamo credere inoltre che la verifica del suo impatto sia risultata compatibile con il pregiato contesto del paesaggio napoletano… Sembra di sognare.

A noi comuni mortali, quando presentiamo domanda per un nulla osta paesaggistico, si richiede una dimostrazione fotografica della visibilità delle opere da tutti i possibili punti di osservazione pubblici, allo scopo di consentire agli uffici la valutazione d'impatto.

Come possiamo tollerare che all'ascensore di Pizzofalcone, che taglia la visuale panoramica per una lunghezza di dodici metri, e soprattutto impedisce la percezione storica che quello stesso paesaggio si godeva dai ruderi della terrazza sul mare di Lucio Lucullo, sia invece riconosciuto che non "arreca pregiudizio"? Persino un bambino ne sarebbe scandalizzato. In termini più generali, è clamoroso che gli uffici preposti alla tutela strombazzata nelle richiamate formulette del Comune, quegli stessi uffici occhiuti che t'impediscono una tenda o un gazebo, siano passati sopra ad un ingombro simile.

Dobbiamo credere che la giustificazione come "volume tecnico" sia stata usata per superare la difficoltà? Ma la norma parla chiaro: Non sono consentite modifiche che rechino pregiudizio. A questo punto il progetto deve essere riveduto, rispettando la norma generale e ripristinando il corretto rapporto con le preesistenze.

Napoli ha bisogno assoluto di fare eccezione alla sua stessa storia di sciatterie e colpi di mano, per essere di nuovo credibile ed affermare le sue migliori qualità davanti al mondo. Alla presidenza del Consiglio, ente finanziatore dell'operazione attraverso il Fondo Sviluppo e Coesione, chiediamo: è questo il modo di spendere le risorse?

Palepoli: una città che rinnega le sue radici. Dall'abbandono all'oltraggio alla storia

di Francesco Iannello
Segretario generale delle Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia

Nella ricostruzione delle origini di Napoli, il grande storico dell'antichità Giovanni Pugliese Carratelli (Napoli 1911 - Roma 2010) ha attestato che la città di Parthenope fu fondata dai coloni rodii e cumani, sull'isola di Megaride e sulla collina di Pizzofalcone (Monte Echia) tra il IX e il VII secolo a. C.

Sul Monte Echia sorgeva l'acropoli dell'antica città, Parthènope, chiamata Palaepolis in seguito alla fondazione della città nuova, Neapolis. Si tratta di un luogo di incomparabile bellezza paesaggistica, oltre che di straordinaria importanza archeologica e storica, che è completamente dimenticato dalle istituzioni e versa da decenni in condizioni di degrado indegne di una nazione civile.

In questo quadro desolante, si inserisce il progetto, concepito all'inizio degli anni 2000, per la costruzione di un secondo ascensore di collegamento con via Santa Lucia (esiste a pochi metri di distanza un analogo ascensore, chiuso da decenni perché inutilizzato). È necessario premettere che nell'area sono possibili solo interventi di restauro preceduti, come prevede la legge, da preliminari ricognizioni, indagini e scavi archeologici, da parte della Soprintendenza (i cui risultati dovrebbero essere resi pubblici) diretti a riportare alla luce i reperti archeologici esistenti.

Il più grave sfregio paesistico da eliminare, recuperando la conformazione naturale del costone roccioso, è il barbacane situato all'angolo di via Santa Lucia con via Chiatamone, eretto durante l'amministrazione del sindaco monarchico Achille Lauro, con il pretesto di sorreggere il Monte Echia, un'opera fasulla che non sorregge nulla, ma deturpa soltanto il paesaggio (oltre venti anni fa un'interrogazione parlamentare del 15/4/94, presentata dall'on. Antonio Parlato e rimasta lettera morta, ne sollecitava la rimozione).

Il suddetto progetto di costruzione di un ascensore, finanziato con i fondi del "Patto per Napoli", nelle intenzioni dell'amministrazione comunale di Napoli che lo ha promosso, sarebbe volto alla "riqualificazione" dell'area. Ma, da una parte non si capisce come un ascensore possa riqualificare un luogo abbandonato e dall'altra è evidente che una riqualificazione effettiva dovrebbe partire da interventi di manutenzione ordinaria, che mancano da decenni, e dal restauro di Villa Ebe, opera di straordinario valore architettonico di Lamont Young, che dall'incendio del 2000 versa in progressiva rovina, nonostante un progetto di recupero approvato.

Il degrado si estende infatti all'intera area, dall'acropoli che ospita gli unici resti archeologici dell'antica villa luculliana, fino alle Rampe Lamont Young (luogo di incomparabile bellezza), che dal 2006 sono inspiegabilmente interrotte da blocchi di cemento.

Il paradosso è che l'unica opera finora realizzata, non solo contro i vincoli paesistici, ma anche in violazione del più elementare buon senso, sia un orrendo parallelepipedo di cemento che oscura il panorama dell'isola di Megaride e offende la civiltà e la sua memoria ancora prima del paesaggio.

È gravissimo che una città che ha origini più antiche della stessa Roma e che vanta una importante tradizione culturale dimentichi e oltraggi, nello stesso tempo, i luoghi della sua fondazione. Come si può

riuscire nell'impresa di creare cultura e lavoro per i giovani più disagiati di questa città se le istituzioni per prime non danno l'esempio, ripristinando la dignità e il decoro della parte più importante del suo centro storico Patrimonio dell'Umanità?

Vedi il Metrò quanto è bello – Il più caro e "lungo" del mondo (22 Maggio 2015)

di Andrea Cinquegrani
direttore de «La Voce delle Voci»

La Grande Bellezza del nuovo metrò sbarca, a Napoli, nel mare di Piazza Municipio. Tra pezzi di storia, memorie millenarie e arte viva dei talenti più grandi. Un miracolo? Finalmente una luce? O per caso un grande abbaglio? Forse lo potrà scoprire il ministro delle infrastrutture e fedelissimo di Matteo Renzi, Graziano Delrio, che sabato mattina inaugura l'ormai mitica stazione Metrò-Museo nel cuore cittadino, vis a vis col Maschio Angioino e palazzo San Giacomo, storica sede del municipio partenopeo. Potrà ammirare, Delrio, tutte le meraviglie coordinate dal tocco di un critico del calibro di Achille Bonito Oliva, le cure particolari riservate alle location del metrò firmate dalle archistar Alvaro Siza e Edoardo Souto de Mura. Oppure ammirare il mega video-affresco (40 stupendi metri in sviluppo orizzontale) frutto della sensibilità di Michal Rovmer, innamorata persa di Napoli che – racconta – "per me è storia, archeologia e caos. Qui la gente non indossa maschere, è un posto unico al mondo. E puoi sentirne il grande cuore". Non indossava una maschera, una settimana fa, l'infermiere-killer di Secondigliano che ha fatto una strage: per questo motivo l'inaugurazione, alla quale avrebbe dovuto prendere parte Renzi in persona, era stata rinviata.

Si chiede qualcuno: avrà il tempo, Delrio, per farsi un giretto in zona? E caso mai vedere tutte le altre bellezze in superficie incerottate, dal San Carlo alla Galleria Umberto (sotto un cui cornicione

killer, l'estate scorsa, è morto un ragazzo), dalla Biblioteca nazionale fino al ponte di Chiaia? Ci potrà mai essere un collegamento tra quelle ferite nel tessuto urbano e i "tellurici" lavori per il metrò? Un'inchiesta della procura di Napoli, partita nel 2009 dopo le denunce di diversi abitanti che vivono a un passo da piazza Municipio, è stata archiviata: nessun pericolo per l'incolumità dei cittadini derivante dai lavori – ha assicurato il pm Lalia Morra – si consiglia però un "costante monitoraggio degli edifici". Ma chi lo fa? La società MetroNapoli: per la serie, il controllore che controlla se stesso. Il 22 giugno, invece, si svolgerà l'udienza preliminare per il crollo di un palazzo storico alla Riviera di Chiaia, due anni fa: c'è una richiesta di rinvio a giudizio per svariati dirigenti di imprese che hanno lavorato alla realizzazione della linea 6, progettisti, docenti universitari, tecnici municipali (il comune, dal canto suo, si è costituito parte civile).

Ma perché il nuovo metrò, prima o poi, diventi realtà, occorrono ancora tanti soldi. "Il Metrò-Museo è tra le priorità che il Def, lo strumento di programmazione economica, dovrà finanziare", fanno sapere a Roma. Ma all'ombra del Vesuvio è già sos lavoro: se non arrivano subito 100 milioni cash, i cantieri rischiano di rimanere già chiusi a giugno-luglio, quando dovrà avere disco verde l'ennesimo stato di avanzamento dei lavori. Per completare la linea 1, comunque, sono necessari ancora 200 milioni, e altri 100 per la linea 6. Milioni che si aggiungono all'interminabile fila di fondi pubblici già assegnati da anni, e ai vagoni di miliardi di lire a partire dagli anni '70. Sì, perché – e forse il premier non lo sa – con ogni probabilità il Metrò di Napoli è l'opera pubblica più "eterna" e "cara" al mondo.

A questo punto, invece del solito reportage, preferiamo rivolgere qualche domanda al premier, corredata da brevi informazioni.

Conosce, Renzi, il costo a chilometro del Metrò di Napoli? Fino ad oggi, 300 milioni di euro. Il tunnel sotto la Manica – forse un momento più problematico – è costato 100 milioni di euro, sempre a chilometro. Il Metrò di Roma, con un tracciato certo non meno articolato di quello napoletano, è costato circa 145 milioni a chilometro. È possibile conoscere i motivi di tali macroscopiche differenze nei costi? In tempi di tagli "sociali", alle pensioni, a chi non ha più neanche gli occhi per piangere, un'occhiata ai costi "mondiali" del metrò partenopeo non farebbe male.

Sa, Renzi, quando sono iniziati i lavori? A muovere le prime terre, il famoso – e spesso famigerato – "movimento", furono le ruspe di un certo Michele Zagaria. Un piccolo trampolino di lancio, allora, per una carriera che lo ha portato al vertice dei Casalesi. Il primo cantiere ha quasi quarant'anni, 1976. Le opere si incrociavano con quelle – da perfetto copione Tangentopoli – della Ltr, la Linea Tranviaria Rapida inghiotti-miliardi e mai realizzata.

Conosce, il premier, lo "schema operativo" per quei lavori? Il modello che poi ha fatto scuola, con le mega commesse del dopo terremoto '80, fino alla Salerno-Reggio Calabria e alla Tav: le concessioni, con appalti che passano per le big del mattone, o spesso per scatole vuote, o per "imprese di partito" e finiscono in subappalti mafiosi, con tanto di varianti in corso d'opera, sorprese geologiche (o archeologiche), revisioni prezzi. Ultime performance con Mose ed Expo.

Sa chi sono i progettisti delle opere? Le imprese aggiudicatarie – racconta una favola partenopea – qualche giorno prima della partecipazione al bando non avevano ancora lo straccio di un tracciato. "Basta un'idea progettuale", come dicevano i signori del terremoto. E così fu: la tesi di laurea di uno studente di ingegneria. Poi hanno fatto le cose per bene: tra i compassi principali quelli della famiglia Lunardi, ossia i rampolli dell'ex ministro berlusconiano delle Infrastrutture.

Conosce, il premier, la storia del "Via", quella valutazione sull'impatto ambientale ormai necessario per realizzare anche una veranda? Sparito dagli uffici comunali partenopei, era Iervolino sindaco. Volatilizzato. Per la serie: i lavori sono cominciati e proseguiti per anni e anni senza quel documento fondamentale. "Ricostruito" a posteriori. Lo ha denunciato il geologo Riccardo Caniparoli, esperto di ambiente & impatti e coautore del j'accuse "La Metrocricca" promosso dall'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici: niente. Il silenzio più tombale.

Sa chi ha effettuato i lavori per il metrò, Renzi? La crema dei costruttori di Mani pulite. Quei signori del mattone che avevano già saccheggiato la Campania nel dopo terremoto o per la realizzazione di altre opere pubbliche di rapina. Case o infrastrutture. Ci sono i big del cemento, come la Vianini della famiglia Caltagirone che detta legge anche sui suoli dei Bagnoli in eterna attesa della bonifica, o la Giustino costruzioni, per anni in sella ai destini di Napoli, Neonapoli o Regno del Possibile, ai tempi di 'O ministro Pomicino.

Sa, il premier, chi è da vent'anni sul ponte di comando di MetroNapoli? Uno dei primi manager "moralizzatori" arrivati a Napoli, perchè le mazzette del metrò inizio '90 furono tra le più calde all'ombra del Vesuvio. Si chiama Giannegidio Silva, un dirigente targato Icla, la regina dei lavori post sisma, l'impresa del cuore di Pomicino. Per la serie: quando il privato entra a gonfie vele nel pubblico: stesso copione, proprio, di 'O ministro fine anni '80, irruzione negli studi Rai di Napoli con alcuni aficionados al grido "la Rai è pubblica, 'acca trasimme tutti quanti".

Sa, il premier, che secondo gli studi di urbanisti, architetti ed esperti del territorio, nell'effettuare gli ultradecennali scavi nel ventre di Napoli, caso mai senza neanche lo straccio di un progetto o di un Via, le ruspe di MetroNapoli hanno compromesso interi pezzi di città, massacrato altre archeologie, stuprato secoli, caso mai pagando poi a peso d'oro Nuova Arte da regalare alla città? Come era successo, a metà anni '80, con la realizzazione della Pozzuoli bis, nel quartiere dormitorio di Monteruscello: "un massacro archeologico" in piena regola messo in piedi da politici e colletti bianchi, per la gioia degli appalti di camorra, che allora cominciava a decollare…

È a conoscenza, Renzi, che basta una pioggia, a Napoli, per far andare le linee metro in tilt? Che qualche mese fa, come in un horror, file di persone sono scese dai vagoni a piedi percorrendo i tunnel? Che la sicurezza, anche per il futuro metrò, è un optional?

Prima di aprire i rubinetti ed erogare altri fondi, forse, sarebbe il caso di verificare qualcosina…

La Linea 6 della Metropolitana di Napoli è beneficiaria di un finanziamento illecito

di Giuno D'Ecclesiis
Associazione "Insieme per innovare"

Premessa: dal 1984 al 1987 sono stato consulente del Comune di Napoli nel campo delle politiche culturali in collaborazione con il Centro studi Umanesimo e tecnologia, con l'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici e con l'Università degli Studi di Napoli "l'Orientale". Tra varie attività, ho curato il progetto di recupero di Piazza del Plebiscito nel 1993 in occasione del "Capodanno in Piazza", primo evento mirato al recupero sociale e all'apertura della piazza alla città e, soprattutto, al mercato del lavoro con sportelli telematici d'ingresso: l'idea era quella di offrire nuove opportunità di lavoro ai giovani sia di tipo manuale, sia di tipo intellettuale. Uno dei nostri figli poteva recarsi in Piazza del Plebiscito, consultare, per esempio, l'ufficio Europeo del consolato dell'ambasciata francese o tedesca e avere la possibilità di trovare un'adeguata collocazione lavorativa. Lasciando da parte molte speranze passate e amare delusioni, vorrei brevemente illustrare la questione centrale della mia denuncia in merito ai lavori della Linea 6 della Metropolitana di Napoli.

Rappresento un'associazione politica nata e coofondata dal sottoscritto con il compianto e carissimo amico Amato Lamberti con il quale ho avuto il pregio di lavorare dal 1993, da quando era assessore al Comune di Napoli, poi presidente della Provincia. Gli sono stato vicino fino alla morte avvenuta nel 2012. È mia premura ricordare, in questa occasione, che Amato Lamberti è stato anche un testimone indiretto degli stratagemmi illegittimi tramite cui si sono riaperti i cantieri della ex-Ltr.

Come è stata finanziata la Linea 6? E come è stato possibile riprendere i lavori per il completamento di questa infrastruttura un tempo denominata Ltr?

Tutte le risposte a questa semplice domanda possono essere trovate leggendo una delibera Cipe del 2006[13]. Il soggetto di tale delibera è il Comune di Napoli che, in commissione Cipe, presenta la richiesta di un finanziamento per la volontà di realizzare una grossa infrastruttura che dia una buona risposta in termini di ricaduta sociale per la mobilità su ferro. Nella delibera vengono, inoltre, esposti i progetti e le analisi che portano alla riapertura dei cantieri dell'ex Ltr nel 2007. Questa delibera CIPE ha dato il via libera allo stanziamento, nel novembre 2007, di 141 milioni di euro per i lavori della Linea 6 fissando una scadenza di consegna per la fine del 2010. Tali lavori avrebbero dovuto, secondo le dichiarazioni dell'allora commissario cittadino per l'Italia dei Valori, Nello Di Nardo, «dotare Napoli delle infrastrutture necessarie che da anni i cittadini attendono»[14]. La Corte dei Conti ha ritenuto illegittima questa delibera mettendo in evidenza un fatto illecito che io posso confermare in qualità di testimone. Essendo stato operaio dell'Arsenale Esercito Napoli, sono, infatti, testimone degli accadimenti che vanno dal 1997 al dicembre del 1999, del clima di illegalità (denunciato alla stazione dei Carabinieri dell'Arsenale Esercito) che ha portato alla soppressione dell'Arsenale Esercito Napoli stranamente designato, nella delibera Cipe, quale stazione prevista in superficie della Linea 6 alla Via Campegna.

In che consiste la gravità del fatto accaduto?

Il Comune di Napoli dichiara alla Commissione Cipe – esaminatrice della progettazione – che

[13] Vedi documento in appendice.
[14] Vedi «Napoli più», 2 ottobre 2007.

sussiste un rapporto tra il Comune di Napoli e il Ministero della Difesa per la definizione dell'acquisizione dell'Arsenale Esercito Napoli funzionale alla realizzazione della suddetta opera. Questo avviene nel 2006, ma, caso strano, nel 2005 il ministro della Difesa, on. Antonio Martino, ad un'interrogazione del senatore Salvatore Lauro su tale questione risponde: «Allo stato, la Provincia di Napoli ha rinunciato all'acquisizione di aliquote dell'ex Arsenale, mentre la trattativa con il Comune e con l'Università di Napoli è in una fase di stallo, sia per l'assenza di un accordo relativo sulla futura destinazione urbanistica dell'area demaniale, sia per il mutato quadro normativo in materia di valorizzazione e privatizzazione dei beni pubblici»[15].

Nulla era stato ancora deciso in merito al fatto che l'Arsenale Esercito Napoli dovesse diventare stazione della linea 6! Chi l'ha deciso? E a nome di chi lo ha deciso? E violando quali obblighi previsti dal rispetto dell'articolo 54 della Costituzione?

Per questo motivo, nel 1997, ho preso netta distanza dall'amministrazione del Comune di Napoli e dal sindaco Antonio Bassolino: la politica e i suoi esponenti non devono avere la presunzione di ergersi al di sopra delle leggi e di stare al di sopra dei funzionari amministrativi che le applicano. I funzionari amministrativi che applicano le leggi, infatti, sono responsabili sul piano penale degli atti che ratificano e che, troppo spesso, definiscono soltanto una volontà politica del momento.

Nel rispetto dell'articolo 54 della Costituzione, in virtù della difesa dell'Arsenale Esercito Napoli e anche per l'eterna questione legata al futuro destino di Bagnoli, ho pagato un gravissimo prezzo sul piano personale, politico, intellettuale, scientifico. L'ho pagato per le pressioni, per le intimidazioni, per i ricatti, per le azioni di *mobbing* che ho subito come operaio del Ministero della Difesa. Ma devo dire che, in questi anni, sono sempre stato supportato anche da un sapere intellettuale e scientifico – di cui il geologo Caniparoli e il prof. Ortolani sono degni esempi – trovando la forza per resistere a tali intimidazioni Per questo motivo essenziale, oggi posso continuare a leggere quello che scrive il ministro Martino e a far presente che la normativa di riferimento – la legge n. 24/2003 – esclude la possibilità per il Ministero della Difesa, di definire negozi di permuta di propri immobili direttamente con le amministrazioni territoriali ricorrendo all'Istituto della Conferenza dei Servizi.

Ma cosa scrive la Corte dei Conti, nel 2008, quando dichiara illegittima questa delibera?

La Corte dei Conti scrive che c'è un rapporto di sussistenza di interessi poco chiaro tra Comune di Napoli e Ministero della Difesa e che questa mancanza di trasparenza riguarda lo stesso finanziamento dell'opera. Se il Comune di Napoli, infatti, deve pagare al Ministero della Difesa una x di questi 141 milioni di euro per l'acquisizione dell'ex Arsenale Esercito Napoli, significa che quest'opera non ha ricevuto i finanziamenti necessari per essere realizzata[16]. Stranamente le cose accadono come se la delibera CIPE fosse carta straccia. In questa delibera Cipe – che può essere richiesta da qualsiasi cittadino – ci sono tutti i riferimenti degli atti amministrativi che hanno portato al finanziamento di questa infrastruttura di cui oggi vedo un chiaro esemplare nel lavoro, quasi ultimato, della stazione della Linea 6 in Piazza Santa Maria degli Angeli, dove è stato scavato un profondo cratere di cemento armato.

Purtroppo siamo andati molto oltre un necessario confronto scientifico sulla fattibilità dell'opera. Stiamo discutendo della dubbia legittimità di una delibera e di atti amministrativi che hanno autorizzato

[15] Vedi Delibera 12/2008 in appendice.
[16] *Ibidem*.

la costruzione della Linea 6. Se la costruzione dell'opera è stata autorizzata, finanziata e avviata in maniera illegale, perché il Comune di Napoli non ha mai verificato il contenuto degli atti presentati dallo stesso Comune di Napoli in qualità di committente di quest'opera in sede di Commissione Cipe? In questa delibera viene anche ricordato che il primo contratto è stipulato con l'Atan mentre poi i soggetti diventano Anm–Ansaldo e, successivamente, diventano Comune di Napoli-Ansaldo. Gli atti amministrativi non devono essere utilizzati dal Governo e dalla cosiddetta politica come se fossero affari personali. Ad ordinari atti amministrativi non può essere data libera interpretazione. In questa delibera si riscontrano responsabilità dal punto di vista penale e amministrativo dei dirigenti del Ministero della difesa. Tutte le mie dichiarazioni hanno un peso penale certificato presso la sezione civile del Ministero della Difesa, alla conoscenza del direttore generale del personale civile del ministero, la dott.ssa Preti. Ho invitato il ministero della Difesa a presentare regolare denuncia in Procura della Repubblica per risalire ai responsabili diretti della trattativa che, dal 1997 al 1999, è stata impropriamente condotta tra il Comune di Napoli e il Ministero della Difesa.

Se questa tesi trova ulteriore riscontro, si deve ammettere che sono stati commessi atti amministrativi illeciti che hanno una ricaduta penale. Questi lavori per la Linea 6 continuano a svolgersi perché nessuno va ad indagare a fondo per capire chi ha truffato facendo impropriamente finanziare i lavori di costruzione della Linea 6 dalla Commissione CIPE e, indirettamente, dall'Unione Europea e, ancora indirettamente, anche dalla Cassa Depositi e Prestiti. Sono stati presi i soldi provenienti dai risparmi di una vita dei pensionati, soldi pubblici che sono stati spesi per una realizzazione di un'opera da definirsi, in piena evidenza, inutile.

Nei luoghi dei lavori passava la Linea 1 tranviaria che era la più antica d'Europa. E oggi nel secolo XXI, il Comune di Napoli e la Regione Campania riprendono i lavori della metropolitana in galleria scegliendo un mezzo di trasporto che ha dei costi altissimi in termini di gestione energetica. Sono tutte cose che fanno ridere l'Europa intera! Le metropolitane si costruivano all'inizio del secolo scorso! Lenin sognava la metropolitana a Mosca ricoperta d'oro negli anni '20, non le stazioni dell'arte del 2000, che sono una grande presa in giro per una città povera che ha perso anche la conoscenza, non dell'arte contemporanea, ma della propria storia.

Si sta davvero perseguendo l'interesse della città?

di Antonio Pariante
Presidente del comitato civico di Santa Maria di Portosalvo

Premessa: il Comitato civico di Santa Maria di Portosalvo nacque nel 2003, quando a Napoli si discuteva dell'ennesimo megaprogetto per rimediare agli antichi problemi della città, l'ennesimo mega-cantiere, quello del paradossale, cosiddetto "Tunnel Acton". Il Comune di Napoli aveva avuto l'idea di chiedere la consulenza e l'intervento del più grande gruppo di ingegneri al mondo, l'Arup, composta da tecnici capaci di progettare grossi lavori, potenzialmente impattanti, che contemplano, per esempio, la perforazione del suolo, lo sventramento di mura, la creazione di gallerie per rimediare ai problemi di collegamento urbano. Tale azienda è famosa per aver realizzato il tunnel sotto la Manica, ha nel suo organico duemila ingegneri ed è alla costante ricerca di commesse proponendo, in tutto il mondo, progetti da realizzare. Il Comune di Napoli voleva stanziare per questo progetto – che prevedeva la costruzione di una seconda tangenziale a valle con uno scavo nel sottosuolo urbano nel tratto che va da piazza Vittoria alla chiesa di Portosalvo – circa 300 milioni di fondi europei. In quell'occasione, ricordo, scesero in campo giovani studenti di architettura e alcuni comitati civici contro questa mostruosa idea che intaccava la stessa città stratificata.

Di fronte a questo pericolo, ci siamo riuniti in un comitato civico per la difesa di questa piccola chiesa diventata il simbolo della battaglia che conduciamo per la tutela della nostra città e del suo centro storico. Ma c'è da aggiungere che, in quel periodo e nella medesima zona della città, era ben ventilata una convergenza di vari progetti tra cui il progetto Nausicaa, che l'Autorità portuale cercava di mettere in campo. L'esperienza di quei giorni fece sentire in noi viva la necessità di prendere l'iniziativa facendo valere nella prassi i diritti del cittadino. Ed è in questo spirito che nacque il nostro Comitato.

Devo dire che lo scenario attuale, relativo alla Linea 6, è molto più inquietante e suggerisce, purtroppo, sviluppi in direzione diametralmente opposta rispetto a come si è risolta la passata vicenda che ho brevemente ricordato. In quel caso c'era un grosso rischio che il progetto venisse attuato perché c'erano tempo e denaro sufficienti alla realizzazione dell'opera: probabilmente l'azienda inglese vincitrice della commessa avrà deciso di rinunciare prendendo atto delle preoccupanti difficoltà e criticità riguardanti la realizzazione del progetto, difficoltà di cui provavamo a discutere in città dove, fino a quel momento, mancava completamente la conoscenza dell'impatto ambientale che avrebbe causato quell'opera mostruosa. Basti solo pensare che alcuni proponevano, addirittura, di spostare la chiesa per liberare il tunnel, ma questo, grazie a Dio, non è accaduto perché Massimiliano Fuksas, il sovrintendente Guglielmo e numerose sollecitazioni volte ad ottenere significative rettifiche alle diverse fasi progettuali avevano già soddisfatto gli appetiti di quest'azienda che decise, quindi, di non insistere nella realizzazione di questo progetto dannoso. Tutta questa storia accese e appassionò il dibattito pubblico.

In particolare, la rivista «La voce della Campania» rivelò il retroscena del progetto che si cercava di portare avanti con la complicità di tutto il panorama politico di allora (che poi è anche lo stesso di oggi): tutti erano dei mandanti di questa operazione e non era importante l'utilità o l'inutilità dell'opera. Ciò che, però, ha reso possibile l'allontanamento del pericolo – e questo è un dato di rilevanza assoluta – è stata la diffusa conoscenza della pericolosità dell'operazione. E, purtroppo, la differenza principale tra la vicenda di Portosalvo e quella della Linea 6 sta nella mancanza d'informazione dei cittadini.

Vi posso garantire che molti bassi, nella zona interessata dai lavori per la Linea 6, si sono allagati in questi anni, si allagano e si allagheranno ancora se non si metterà fine a questo scellerato progetto sotterraneo, ma gli inquilini tacciono perché non sanno a chi rivolgersi e, peraltro, non sono in alcun modo aiutati dai cosiddetti "esperti" che molto spesso, invece, sostengono che ciò accade per la rottura delle tubazioni deviando l'attenzione dalla vera causa dell'incidente. Il vero problema, quindi, è l'aspetto legato alla cultura della sicurezza e alla condivisione delle informazioni.

La questione, però, non riguarda gli "esperti" che conoscono perfettamente i pro e i contro di tali questioni, ma della gente comune che non è sufficientemente informata. Quando si vogliono attuare grandi progetti, come quello della Linea 6, bisognerebbe dedicare gran cura, in via prioritaria, all'informazione dei cittadini i quali sono i primi a dover essere tutelati nel diritto alla sicurezza, alla salute oltre che alla fruizione di servizi pubblici efficienti. Se manca questo fondamentale aspetto viene meno la condivisione delle scelte, la partecipazione dei cittadini e ciò che più conta: il pubblico confronto sull'individuazione di ciò che è bene ed è interesse pubblico, di tutti e non solo di alcuni. Purtroppo questa della Riviera di Chiaia, per molti, sembra ancora una vicenda di quartiere, riguardante una limitata porzione di abitanti e non un attacco alla struttura fisica propria del cuore della città intera. Quando scoppiò il caso del Tunnel Acton, invece, proprio la diffusa e corretta informazione sul problema e la conseguente comprensione da parte della società civile diede la forza e il coraggio ai cittadini di far sentire la propria voce ben irrobustita da solidi contenuti e argomenti.

La terribile vicenda avvenuta qualche anno fa in Giappone, dove uno tsunami ha provocato lo scoppio di una centrale nucleare, dovrebbe fissare definitivamente un principio fondamentale: quando viene sottovalutata la potenza della natura e del suo ordine, molti ne pagano le conseguenze. Non è bastata neanche l'esperienza di Chernobyl all'umanità: ci troviamo, di volta in volta, nella stessa contraddizione tra uomo e natura. I disastri, anzi, continuano a susseguirsi nel tempo, ma i governi, invece, di intraprendere politiche di previdenza dal rischio preferiscono minimizzare, quando i fatti sono sotto gli occhi di tutti ed è ormai troppo tardi, anche le catastrofi più grandi.

Tornando, ora, alla questione della Linea 6, il problema è che mancano conoscenze e sensibilità diffuse sui seri rischi che comporta quest'opera: Napoli oggi fa i conti con dei piccoli sovrintendenti che non sembrano all'altezza della situazione. Mi domando come sia possibile che, dinanzi ai gravi problemi della Villa comunale e alla scomparsa di un patrimonio arboreo prezioso, la Soprintendenza non abbia detto e non dica nulla. Ed è assurdo e paradossale dover scoprire che, unica tra le regioni del Sud, la Campania non abbia ancora una legge regionale sul patrimonio arboreo. E questa mancanza, poi, sembra esimere la Soprintendenza da qualsiasi responsabilità al riguardo!

Noi del Comitato civico di Portosalvo siamo appassionati al patrimonio storico-artistico della nostra città: cinquecento anni fa ciò che spiccava maggiormente osservando Napoli da lontano, dal mare, non erano le case, ma soprattutto le cupole. Questo tratto caratteristico rendeva Napoli unica, una sorta di città santa e maledetta allo stesso tempo. Le cose sono cambiate nei secoli, in peggio, e Napoli continua a tradire e a oltraggiare le sue bellezze oltre che a trascurare delittuosamente molte sue risorse. Ma la cosa, forse, ancora più grave è il dover assistere ad un amministrazione della città perennemente miope e, soprattutto, schizofrenica: gli amministratori che circa quindici anni fa inauguravano la fonte dei cavalli di Bronzo soltanto qualche anno dopo hanno permesso che venisse affogata nelle fogne una preziosa risorsa idrica, risorsa per cui Napoli è sempre stata famosa nella storia, in tutto il mondo.

Ditemi se questo è fare gli interessi della città e della gente.

Un esempio di brigantaggio edilizio

di Antonio Polichetti
Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia

«Noi meridionali siamo bigotti e superstiziosi,
ma non crediamo in Dio.
E chi non crede in Dio non crede nel domani.
Chi non crede nel domani
non pianta alberi:
li lascia distruggere dalle sue capre,
quando sono ancora virgulti».
GIUSTINO FORTUNATO

Il crollo

La mattina del 4 marzo 2013, nel giro di pochi minuti, avvenne il crollo del tutto inaspettato, dell'ala di un edificio storico situato alla Riviera di Chiaia, palazzo Guevara di Bovino, nel pieno centro storico di Napoli. La città finì sotto shock. Per un fortunato caso, non ci furono vittime. In poco tempo, la Riviera di Chiaia, già bruttata e stravolta dall'orrore dei cantieri della Linea 6, si era trasformata in un inferno con al centro le macerie di palazzo Guevara, con la polvere dei calcinacci e di detriti di ogni genere a rendere l'aria irrespirabile.

A distanza di otto anni, ricordo bene quanto fu doloroso il primo sguardo su quel disastro avvenuto da poche ore. Il dolore era acuito dalla quasi certezza che non poteva esserci altra causa che l'impatto violento, continuo e vibrante dei lavori di scavo e costruzione della Linea 6. Tale certezza fu quasi subito confermata dalle dichiarazioni di Riccardo Caniparoli. L'esperto geologo dovette spiegare ancora una volta, dopo averlo ripetuto fino alla nausea dal 1990, la pericolosità di quei lavori per la stabilità degli assetti idrogeologici di tutta la zona interessata. Tali studi scientifici erano ben noti, ma oscurati da una chiara e infida strategia comunicativa, adoperata in tanti anni dai progettisti dell'opera, che mirava a tacere, ignorare, marginalizzare, irridere e, comunque, eludere le analisi scientifiche sulle gravi criticità del progetto della Linea 6 effettuate dal geologo Caniparoli.

Nel sapere tutto questo, nell'aver tentato (prima di quel crollo), con Gerardo Marotta e nella cornice di una libera accademia quali sono le Assise della Città di Napoli, di far sì che l'allarme di Caniparoli non restasse inascoltato e isolato, ma che, al contrario, venisse posto al centro di un dibattito cittadino serio, fondato su argomentazioni scientifiche, ricordo l'amarezza di quei giorni e dei sopralluoghi in quell'area. La luce accecante del sole contrastava l'ombra triste di quel palazzo ferito, di quelle stanze andate in frantumi e, passate, in pochi secondi, dall'essere chiuse nell'intimità di quelle case al dover essere esposte, in quello che ne restava, allo sguardo di ognuno.

Per anni, questa è rimasta l'immagine, ferma in un tempo sospeso, che dava il senso di una città in disfacimento. Nel fissare lo sguardo su quella ferita aperta, tutto sembrava tremare e continuare a dissolversi. Quel crollo era il crollo di una città, il crollo dell'illusione di una falsa modernità, di un falso sviluppo imperniato su di un brigantaggio edilizio che calpesta i diritti dei cittadini oltre che la tutela del territorio. Era il crollo del castello di carta costruito su di un racconto ideato male, scritto peggio e finito in tragedia. Per questo motivo, anche se Palazzo Guevara di Bovino è stato compiutamente ricostruito e restaurato, la ferita resta ancora aperta.

E resta aperta perché, quella volta, e nella sorpresa generale, il ventre di Napoli si era scoperto da solo, nel punto più impensabile, e lo aveva fatto con la violenta ribellione di cui possono essere capaci soltanto la natura e la storia di un luogo quando vengono continuamente, e in maniera brutale, vessate dalla mano di uomini incoscienti. Tale incoscienza deve essere intesa nel senso della scarsa coscienza della storia del territorio, e dunque anche dell'incapacità di concepirne il futuro in maniera chiara, intelligibile, razionale. Coloro che vivono in tale incoscienza sono affetti da una grave forma di cecità di fronte al dovere di tutelare i luoghi che hanno visto la città nascere – Monte Echia insieme all'area della Riviera di Chiaia –, come ricorda Francesco Iannello in questo libro.

Con il passare del tempo, camminare in quella zona così maltrattata era diventato opprimente in una maniera che è difficile descrivere. Il caldo torrido dell'estate, gli alberi della Villa comunale morenti a pochi passi, i rumori assordanti dei lavori e lo stesso aspetto di sofferenza e di abbandono della Villa, invasa dal cantiere della Linea 6, non faceva che aumentare il senso di disagio e di rabbia, proprio come quando ci si trova di fronte ad un luogo ricco di memorie, di storia e di bellezza che viene deturpato e distrutto in mille pezzi, senza alcuna possibile ragione o spiegazione accettabile.

L'unica ragione, intelligibile soltanto sul piano logico, è quella dei massicci interessi economici legati a doppio filo a ragioni di consenso politico e controllo del territorio. Quasi sempre, questa alleanza perversa agisce e ruota intorno alla progettazione di mega opere che, oltre ad essere dannose, si rivelano inutili cattedrali nel deserto, utili al massimo a testimoniare, per chi sa vederne i segni, l'assenza di ogni idea di bellezza nelle menti, fatte di ingranaggi meccanici e cemento, di chi concepisce tali piani.

Il pozzo di San Patrizio delle metropolitane di Napoli

Nella storia della costruzione della metropolitana di Napoli, si possono constatare inquietanti episodi connessi al "blocco sociale", come ebbe a definirlo Pasquale Saraceno, nel Rapporto Svimez 1990: un radicato e diffuso coacervo di forze – formato da una classe politica e da una burocrazia corrotte oltre che da una sedicente classe imprenditoriale – che si è costituito sulla base di una gestione politico-clientelare delle risorse che lo Stato destinava per la costruzione di opere pubbliche nel Mezzogiorno.[17]

Un esempio chiaro di tutto questo, è rappresentato dal ruolo svolto da Michele Zagaria, punta di diamante dell'imprenditoria mafiosa dei Casalesi, all'interno della vicenda Metropolitana di Napoli. È a quest'opera che Zagaria deve l'inizio delle sue fortune. Da lì ha cominciato. Le gallerie e il mestiere di scavarle sono stati il suo primo, formidabile affare nei cantieri della ex società Metropolitana di Napoli, anni '80. Zagaria, infatti, si aggiudicò l'appalto per il noleggio di escavatori per la ditta municipalizzata.

È interessante notare come Zagaria sia riuscito a pretendere e a ottenere, alla fine di un violento scontro con il direttore dei lavori che voleva liberarsi di lui e della sua impresa, la sua prima mega-tangente. Tanto denaro che gli venne recapitato in una valigetta. Denaro che arrivò fino alle campagne di Casapesenna, dove si è svolta la consegna pattuita durante la primavera del 1980: solo pochi mesi prima del terremoto d'Irpinia che arricchirà le imprese dei clan camorristici e cambierà il destino del territorio grazie a una legislazione, in materia di lavori pubblici, che consentiva alle ditte prestanome

[17] Vedi *Rapporto Svimez 1990 sull'economia del Mezzogiorno*, Il Mulino, Bologna 1990, pp. 17-19. Vedi anche G. Marotta in *Pasquale Saraceno Il Nuovo Meridionalismo*, a cura di Antonio Gargano, Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Napoli 2005, pp. 13-14.

della camorra di aggiudicarsi appalti e subappalti dei lavori, iniziando proprio da quel momento a incrementare in maniera esponenziale il proprio capitale finanziario.

Michele Zagaria, dunque, non era ancora il re del cemento mafioso che avrebbe finito per costruire centri commerciali e residenze in mezza Italia, o che controllava gran parte del mercato ortofrutticolo italiano, con la 'ndrangheta e la mafia, o che interloquiva con i più grandi gruppi europei di edilizia quando intascò la sua prima tangente di un miliardo e mezzo di vecchie lire; una cifra enorme, nel 1980, che fu versata da una dozzina di grandi nomi dell'edilizia nazionale che gestivano i lavori della metropolitana e che accettarono di accordarsi con il piccolo camorrista e di pagare la tangente pur di continuare a spartirsi le prebende pubbliche destinate ai lavori della metropolitana[18].

Il problema della straordinaria lievitazione dei costi della metropolitana di Napoli, dunque, sta nelle leggi in materia di lavori pubblici. Esse hanno permesso al concessionario dell'opera, oltre che di usufruire di finanziamenti anticipati, di occuparsi degli aspetti principali legati alla costruzione di un'opera pubblica: dalla progettazione all'esecuzione dei lavori, dall'affidamento degli appalti e dei subappalti alle varianti in corso d'opera. Il concessionario, inoltre, si occupa anche dei controlli amministrativi facendo coincidere chi dovrebbe essere controllato con la figura del controllore[19].

Vale la pena notare che, nel caso particolare della Linea 6, dove i finanziamenti sono erogati dall'Unione Europea, dallo Stato italiano e dalla Regione Campania, non pare sia una buona idea quella di affidare ai tecnici dell'Ansaldo il compito di stabilire se crolli, danneggiamenti a edifici e monumenti e allagamenti siano dovuti alla cattiva progettazione ed esecuzione dei lavori. Siamo di fronte ad un chiaro conflitto di interessi in cui difficilmente troverà contemplazione la ricerca della verità.

Ed è in questo contesto di confusione normativa che si inserisce anche la vicenda, quantomeno oscura, raccontata in questo libro da Giuno D'Ecclesiis, della decisione di far collocare una stazione della Linea 6 nell'area dell'ex Arsenale Esercito Napoli in Via Campegna.

I rilievi della Corte dei Conti

---

[18] Vedi C. Sannino, *L'ascesa del padrino Zagaria con la maxitangente del metrò*, «la Repubblica Napoli», 11 Dicembre 2011. Vedi anche A. Cinquegrani, *Metrò a Napoli / Tra sperperi e scempi, un disastro cominciato 43 anni fa*, «La Voce delle Voci», 14 Gennaio 2020 [https://bit.ly/3uXcQD0]

[19] La legge n. 55/2019, con l'intento di "sbloccare i cantieri", ha ampiamente derogato la disciplina che regola l'affidamento dei subappalti rimuovendo molti dei limiti precedentemente posti all'utilizzo del subappalto (storicamente fonte quasi certa di infiltrazioni della criminalità organizzata) fino al 30 Dicembre 2020, ma l'effetto è stato prolungato dal Decreto Milleproroghe, n. 183/2020, fino al 30 Giugno 2021. Tale legge è tra le più recenti di una lunga serie di leggi che hanno paradossalmente favorito la deregolamentazione e la discrezionalità nell'affidamento dei lavori pubblici. Brevemente, vale la pena di indicare anche la legge n. 164/2014, Essa ha superato e radicalizzato le precedenti "semplificazioni" normative in tema di lavori pubblici e, addirittura, prevede la priorità del principio del silenzio-assenso, fortemente limitante per il lavoro delle Soprintendenze, su quello della tutela paesaggistica e ambientale. Una legge anticostituzionale che, con il pretesto di sbloccare i cantieri, ha incoraggiato e favorito abusi e colate di cemento in tutta Italia. Una legge che calpesta i principi della Costituzione e, in particolare, l'art. 9. Inoltre, la legge n. 443/2001 insieme alla legge n. 219/1981 (varata per la ricostruzione post-terremoto d'Irpinia del 1980), riprendendo l'ispirazione della legge fascista sui lavori pubblici – la n. 1137/1929 che consentiva al concessionario di avere in affidamento le opere a trattativa privata e non con una normale gara d'appalto – ha dato vita ad una gestione della spesa pubblica discrezionale e soggetta alle varianti in corso d'opera che ne hanno aumentato a dismisura i costi. Ne hanno tratto immensi vantaggi le maggiori imprese di costruzione – che spesso si scoprono essere le stesse concessionarie di opere e servizi, dalle metropolitane alla gestione dei rifiuti – e le organizzazioni criminali che si sono accaparrate appalti e subappalti. A causa di tali provvedimenti legislativi, dal 1981 in poi, il debito pubblico italiano è divenuto uno tra i più gravosi al mondo. Sulla legge n. 55/2019, vedi F. Bacchini, *Lo sblocca-cantieri, sospende (alcuni) limiti sui subappalti. E le tutele?*, IPSOA, 24 Agosto 2019 [https://bit.ly/3uRt5Bj]. Per una ricostruzione storica della promulgazione di tali leggi, vedi A. Polichetti, *Quo vadis, Italia?*, La scuola di Pitagora editrice, Napoli 2011, pp. 147-274.

In una legislazione quantomeno distorta in materia di Lavori Pubblici risiede il vero motivo per cui tali lavori, nel caso specifico delle metropolitane di Napoli, sono stati condotti con risultati assai discutibili, se confrontati con la faraonica spesa pubblica che è stata e viene tuttora imposta per portare a termine lavori che si protraggono da più di quarant'anni.

La Corte dei Conti, nella delibera 20/2017, ha quantificato l'incremento dei costi della Linea 1. Essi sono passati, dal 1976 al 2017, sulla base di una rivalutazione in euro, da un costo iniziale di 1.944.267.156 euro ad un costo totale di 3.622.956.837 euro, cifra inclusiva di interessi lievitati e cosiddetti imprevisti (quasi sempre varianti in corso d'opera che, per le distorsioni della legislazione italiana sui lavori pubblici, comportano esosi incrementi dei finanziamenti inizialmente stanziati per la costruzione di un'opera)[20]. A fronte di un costo così ingente (già nel 2017 e i lavori non sono ancora terminati), la Corte dei Conti rileva la scarsa qualità e funzionalità dei servizi ponendo un particolare accento sugli allagamenti delle stazioni e sulla frequenza dei treni che risulta "del tutto inadeguata per una linea metropolitana"[21]. Secondo la Corte, inoltre, i costi sempre crescenti dell'opera sono stati dovuti principalmente "all'assoluta indeterminatezza iniziale della convenzione, senza alcun serio studio di fattibilità finanziaria e temporale"[22].

La Corte dei Conti spiega così l'incremento dei costi dell'opera:

"6. Il perpetuarsi della vecchia concessione di committenza – senza rischi per l'affidatario e con il ricarico di spese generali attraverso la remunerazione di una serie di servizi in percentuale sul valore della realizzazione – ha fatto lievitare il costo dell'opera. Peraltro, l'abbandono di tale istituto non è mai stato preso in considerazione dagli enti coinvolti, nonostante la concessione di sola costruzione fosse stata abrogata già dalla l. n. 29/1994, al fine di evitare rendite collegate alla percentuale dovuta sul valore della realizzazione.

7. L'appalto è stato aggiudicato sulla base di una convenzione, ormai ultraquarantennale, in una logica estranea a un mercato aperto; la concessione è avvenuta, infatti, a trattativa privata.

Peraltro, secondo la delibera di affidamento del 1974, al limitato confronto concorrenziale avrebbero dovuto essere ammessi enti a prevalente capitale pubblico. Per la concessionaria, tale condizione è sussistita "fino al 25 febbraio 1976, data in cui la Metropolitana milanese s.p.a. cedette le azioni di sua proprietà, pari al 51 per cento del capitale sociale"; tuttavia, non si è proceduto al trasferimento delle azioni in mano pubblica con procedura trasparente e concorrenziale.

8. Nonostante ciò, nel corso degli anni, vi è stata un'ulteriore estensione degli affidamenti. Tale atteggiamento di favore nei confronti della concessionaria non ha apportato un vantaggio economico, essendo state attribuite le nuove tratte senza ribasso, facendo sopravvivere, anzi, l'istituto della revisione prezzi, abrogato da tempo. […]

10. Rilevanti sono state le difficoltà nell'accertamento complessivo dei costi dell'opera, che, nel corso degli anni, sono notevolmente aumentati.

[20] Corte dei Conti, *La Linea 1 della Metropolitana di Napoli*, Deliberazione 28 Dicembre 2017, n. 20/2017/G, pp. 59, 103 [http://www.regione.campania.it/assets/documents/delibera-20-2017.pdf].
[21] Ivi, pp. 41-42.
[22] Ivi, p. 55.

Già nel 1976 la Commissione interministeriale per le metropolitane aveva invitato, per quanto possibile, a non adottare varianti in corso d'opera, per le conseguenze "dannosissime sul costo e sui tempi di realizzazione"; tale raccomandazione è stata disattesa.

Inoltre, fino al 2007 è stata applicata la revisione prezzi, con i suoi effetti distorsivi, a causa dei quali l'istituto era stato già da tempo abrogato, con corrispettivi determinati in via automatica, non in linea con quelli desumibili dal mercato o da procedimenti di analisi.

Infine, hanno gravato non poco gli oneri di concessione e il ricorso a mutui spesso assai onerosi.

11. Scarsa è risultata l'attenzione degli organi di controllo, dal momento che nessun organismo di valutazione si è occupato dell'opera, benché la sua realizzazione abbia avuto, sin dall'inizio, un iter complesso dal punto di vista giuridico ed economico. Non si è tenuto conto, in tal senso, nemmeno delle rilevanti vicende penali intervenute nel corso degli anni"[23].

La propaganda, diffusa da amministratori e governatori a mezzo stampa, che dipinge la metropolitana di Napoli come la più bella d'Europa, dunque, lascia il tempo che trova. Al contrario, sono i servizi effettivi e il diritto di tutti i cittadini a vivere in un contesto urbano sano che determinano in maniera decisiva il giudizio sull'utilità, importanza e funzionalità di un'opera.

Si spera che, fra qualche anno, la Corte dei Conti riesca a fare chiarezza sull'affidamento e la gestione dei lavori della Linea 6: con molte probabilità, verrà comprovato lo stesso genere di sprechi che ha caratterizzato la storia della costruzione della Linea 1, come si inizia ad evincere anche dai documenti che sono pubblicati in appendice. Tra varianti in corso d'opera, revisioni prezzi, sorprese geologiche, deportazione quando non distruzione di ritrovamenti archeologici, vi è ragione di credere che i costi di quest'opera siano davvero eccessivi.[24]

I tempi sembrano ormai maturi affinché un'indagine della magistratura inizi ad accertare tutte le eventuali irregolarità nella, ormai, più che trentennale storia della Linea 6. Sarebbe di grande importanza anche l'apertura di una commissione parlamentare d'inchiesta sulla lunga storia della progettazione e conduzione dei lavori della Linea 6, così impattanti sull'ambiente e sulla storia della città oltre che sulla

---

[23] Ivi, pp. 82-83. Originariamente, il Comune di Napoli diede mandato all'Amministrazione di condurre trattative con i rappresentanti delle società Intermetro (società del ministero delle Partecipazioni Statali), Metropolitana di Napoli, Fiat, Italstrade e Consorzio Metronapoli. Dopo l'acquisizione, a sorpresa, delle azioni della società Metropolitana di Napoli detenute dalla società Metropolitana Milanese (che era in corsa per l'affidamento dei lavori) da parte del Consorzio Metronapoli, il Comune di Napoli decise, con delibera del 22 Aprile 1976, di affidare i lavori alla società Metropolitana di Napoli e la progettazione e direzione alla Metropolitana Milanese. La nuova società, venutasi a creare con la fusione tra MN e Consorzio Metronapoli, conservò il nome di Metropolitana di Napoli con la conferma di Carlo Rolandi nel ruolo di Amministratore delegato, e la nomina a Presidente di Antonio Della Morte. Nel racconto d'epoca di questi fatti, sembra emergere una chiara volontà politica, da parte dell'Amministrazione comunale, di scegliere la Metropolitana di Napoli a discapito della società pubblica Intermetro. Una scelta dovuta a ragioni politiche di consenso indiretto tramite captazione di fondi pubblici da far circolare nell'economica cittadina con ricadute di posti di lavoro. Questo perché la MN era partecipata da imprese che, fino ad allora, erano state dedite alla massiccia opera edilizia civile (tutto cemento e massacro del verde) degli anni '60, ma non si erano mai occupate di costruzione di metropolitane. Vedi F. Milone, *Un centimetro al secolo*, «La Voce della Campania», Giugno 1976. Vedi anche E. Popoli, *Il buco di Napoli*, Alfani editore, Roma 1978, p. 53. Tra il 1976 e il 1986, il Consorzio Metronapoli era composto dalle imprese napoletane Fondedile, Merolla, Italo della Morte, Wolf Chitis, Massimo De Lieto (insieme a Sogene, Italconsult, Lodigiani, Torno, Grassetto, Pianini, Manfredi, Astaldi, Giustino, Fiore, Carola, Di Penta e altri). Vedi F. Mazzuca, *Il metrò sta per partire*, «La Voce della Campania», Giugno 1976. Vedi anche F. Barbagallo, *Napoli fine Novecento*, Einaudi, Torino 1997, p. 105.

[24] Vedi P. Spiga, *Metrò a Napoli / nuove stazioni, milioni a go go. Ma a 3 anni dal crollo, il palazzo della Riviera è ancora sventrato*, «La Voce delle Voci», 3 Marzo 2016 [https://bit.ly/3uDZPhr].

vita dei cittadini. Lo si deve ai cittadini, che hanno il diritto di sapere, perché questi lavori sono stati finanziati con i loro soldi. Questo diritto deve essere rivendicato con forza ancora maggiore di fronte al dato di fatto inaccettabile che opere di tali dimensioni sono state progettate, eseguite e affidate, come ricorda Giulio Pane, con scarsa partecipazione popolare e altrettanta scarsità di comunicazioni alla cittadinanza[25].

Neanche si sa con precisione quando questi lavori saranno portati a termine mentre, nella maggior parte dei casi, quando si parla di Linea 6, lo si fa in forma di spot, quello di un'illusione venduta male: lo sviluppo.

Lo scempio della Villa Comunale

Oltre ai danni inferti al patrimonio storico, artistico e monumentale della Riviera di Chiaia e al danno ambientale legato al dissesto idrogeologico nell'area interessata dai lavori, va anche ricordato l'abbattimento di trentuno alberi della Villa comunale che, versando già in uno stato di abbandono e degrado e perdendo un bel po' di arbusti (alcuni anche storici), potrebbe definitivamente assumere il profilo di un parco spoglio e senza identità.

Il Comune di Napoli dichiarò di aver abbattuto gli alberi per poco chiare ragioni di sicurezza, ma, dallo studio di Caniparoli sui lavori della Linea 6, sappiamo che gli alberi si ammalano e muoiono perché l'antico equilibrio dei flussi idrici è stato stravolto dai lavori di scavo in profondità[26]. Questo il Comune aveva il dovere di verificarlo prima di procedere all'abbattimento, derubricato a provvedimento di sicurezza, come se fosse normale prassi. La tesi di Caniparoli, peraltro, trovò riscontro nel parere del direttore dell'Orto Botanico di Napoli, prof. Paolo De Luca, che ebbe a dire: «Già parecchi anni fa feci presente che se si interrompeva, nel sottosuolo, il flusso d'acqua dolce dalla collina verso il mare, l'acqua salata che continua a infiltrarsi sotto la Villa e bagna le radici degli alberi, le avrebbe distrutte»[27].

Il tutto sembra in perfetta coerenza con l'indirizzo intrapreso dall'amministrazione cittadina di questi ultimi anni: più cemento, meno verde. Ha fatto molto male questa sorta di indifferenza verso il verde, verso gli alberi e le cose che crescono e, di conseguenza, anche verso i bambini e verso il loro diritto a vivere la città giocando insieme all'aperto. Per fare un altro esempio in proposito, anni fa, fu denunciato da numerosi comitati civici della zona il progetto della stazione della linea 6 di San Pasquale che prevedeva un pergolato in acciaio e un imponente ascensore in area vincolata. E ora, infatti, l'ascensore è lì ad invadere e a deturpare la Villa.

Dal 2013, quando furono abbattuti gli alberi, ad oggi, la situazione della Villa è tutt'altro che migliorata, come riportano nei loro interventi, in questo libro, lo stesso Caniparoli e Antonio Pariante del Comitato Civico di Santa Maria di Portosalvo. Proprio i cantieri della Linea 6 hanno sventrato e ostruito i viali e le aiuole. Tutta l'antica bellezza del luogo è stata rovinata. Buona parte del complesso

---

[25] Vedi *Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale*, Aarhus, Danimarca, 25 Giugno 1998 [https://bit.ly/3bhz5eR].

[26] Vedi A. P. Merone, *Villa comunale, giù 31 alberi Sodano: sono tutti ammalati*, «Corriere del Mezzogiorno», 26 marzo 2013.

[27] Vedi V. Esposito, *Caniparoli, quelle piante possono dirci cosa accade nel ventre della Riviera*, «Corriere del Mezzogiorno», 26 marzo 2013; vedi V. Esposito, *Caniparoli: avvelenati gli alberi della Villa*, «Corriere del Mezzogiorno», 17 luglio 2013; vedi A. Lomonaco, intervista al direttore dell'Orto Botanico *«Fermare il flusso d'acqua dolce ha ucciso gli alberi della Villa»*, «Corriere del Mezzogiorno», 28 marzo 2013.

monumentale della Villa è stata sventrata da lavori particolarmente invasivi dei cantieri della metropolitana e versa in condizioni di degrado[28].

Si tratta di un vero e proprio abuso, forse, il più eclatante in tutta questa vicenda se non altro perché in palese contrasto con le leggi dello Stato. La Villa Comunale di Napoli è un bene pubblico soggetto a vincolo storico artistico di cui alla legge n. 1089/1939, al vincolo paesaggistico secondo la legge n. 1497/1939 (imposto con D.M. 27 maggio 1958) ed al vincolo previsto dall'art. 82, lett. a) D.P.R. n. 616/1977 perché territorio costiero. Nell'articolo 9 della Costituzione c'è scritto che "La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione".

Il caso della Villa Comunale rende tutta la vicenda della Linea 6 un caso nazionale: oltre al dissesto idrogeologico, abbiamo lo sfregio arrogante del paesaggio e dei nostri monumenti. Il valore simbolico di questa tragedia è enorme: il cuore di Napoli è stato colpito, danneggiato, rovinato dai lavori della metropolitana.

Tabella informativa – Lavori Linea 6 Metropolitana di Napoli

Linea 6 Metropolitana di Napoli

Concedente: Comune di Napoli, Direzione Centrale V Infrastrutture.

Concessionario: Ansaldo S.T.S SpA, Società del Gruppo Finmeccanica.

Realizzazione Opere Civili: A.T.I. Linea 6 mandataria: Paolo De Luca Costruzioni.

Generali mandanti: Costrade, Consorzio Stabile Infrastrutture (Impresa e Gruppo Maltauro), MN6 scarl (Astaldi, A . & I. Della Morte, Costruire, GDL, Itinera, Impresa Pizzarotti & C., Impregilo, Moccia Irme, Consorzio Stabile Infrastrutture, Vianini Lavori).

Coordinamento progettazione ed esecuzione opere civili: Metropolitana di Napoli SpA.

Fonte: Ansaldo S.T.S SpA, documento di presentazione del progetto Linea 6 (in appendice).

Trasferimento o distruzione di antichi reperti archeologici

Oltre ai costi oltremodo esosi, questi lavori hanno un impatto significativo sul patrimonio storico, artistico, culturale della città di Napoli che rischia di essere distrutto dalla dissennatezza dei progetti di costruzione delle stazioni della metropolitana.

Esempio chiaro di questo andazzo osceno è costituito dal progetto della stazione metropolitana di piazza Municipio, nel pieno centro di Napoli, in prossimità degli uffici comunali. Sin dai primi scavi si è scoperta la presenza sotterranea di un'intera cittadella fortificata, di un palazzetto Angioino, di una strada selciata e, più in generale, di una complessa stratificazione storica. L'area, infatti, corrisponde al porto antico, situato in un'insenatura naturale allo sbocco del lavinaio occidentale, insinuato tra le tre colline sulle quali si è svolta la storia millenaria di Napoli: dal Monte Echia, sito dell'arcaica Partenope,

[28] Vedi P. Frattasi, *Villa Comunale nel degrado. Protesta dei comitati: deposta corona funebre sul cancello*, «Fanpage», 21 Gennaio 2021 [http://bit.ly/3c40gZN].

al "Pendino" della Neapolis classica e alle pendici di San Martino, urbanizzate dal XVI secolo. Tutto questo è stato denunciato dall'architetto Aldo Loris Rossi, mentre nel silenzio sono rimaste tutte le università della Campania: «Se si aggiunge che quest'area è ancora il baricentro della città – scriveva Rossi – si capisce che a Piazza Municipio, in seguito ai lavori per la realizzazione del nuovo metrò, assistiamo ad un intervento chirurgico a cuore aperto su un organismo urbano di circa 3.000 anni. Chi vi ha ubicato la stazione della metropolitana doveva saperlo»[29].

Chi ha studiato la stratificazione storica della città ha potuto giustamente criticare in sette punti fondamentali e difficilmente contestabili, questo progetto folle: «[il progetto] 1) ignorava la cinta bastionata e il fossato vicereali al punto che i due pozzi delle stazioni si incrociavano all'innesto delle due muraglie sul torrione dell'incoronata; 2) sventrava l'antemurale e il fossato aragonese ripristinati negli anni '30 dal Filangieri; 3) demoliva il ponte di accesso alla "cittadella" aragonese, inserendo nella porta di Alfonso, visibile nella tavola Strozzi, un "ascensore per disabili" [sic]; 4) distruggeva il porto greco-romano scoperto da poco; 5) demoliva l'ipotizzato abitato angioino, confermato dagli scavi; 6) chiudeva alle auto Via Depretis […] non spiegava come disimpegnare il traffico dell'area»[30].

Ma la storia non finisce qui perché, come ricordava Rossi, il dibattito sollevato nel 2004 da tali osservazioni non solo confermò le obiezioni al progetto iniziale, ma rivelò l'esistenza di un tesoro archeologico ben più vasto:

"Una torre di guardia a una rampa di accesso alla porta aragonese (non raffigurate nella tavola Strozzi), il contiguo tessuto urbano angioino, le scuderie e la polveriera del XVI secolo vicine al gigantesco torrione dell'incoronata di 36 metri di diametro. [...] tale patrimonio storico entra in conflitto col progetto del 2004 che lo ignorava del tutto. Infatti questo prevedeva la cancellazione di ciò che si trova tra l'uscita del metrò e la porta alfonsina; cioè: circa 40 metri della muraglia vicereale spessa 9,5 metri, ideata da uno dei più grandi architetti militari del '400, Francesco di Giorgio Martini, realizzata in gran parte dal suo collaboratore Antonio Marchese da Settignano tra il 1499 e il 1522 e terminata nel 1537; il voltone contiguo alle scuderie (oggi tagliato con una sega elettrica circolare); il palazzetto, la strada selciata e l'abitato angioino; la rampa, la torre di guardia e l'antemurale aragonese; mentre la porta alfonsina, isolata e ribattezzata "torre", accoglierà il suddetto mega-ascensore. Interrogato su tale soluzione, che occlude la porta aragonese attraverso la quale è passata la storia di Napoli per 500 anni, un solerte tecnico ha dichiarato: 'Si è pensato di metterlo lì per non disturbare la piazza con nuove costruzioni» («la Repubblica», 22.07.2007): edificante esempio di "umanesimo napoletano'. La cancellazione di tali memorie è aggravata dal fatto che si distrugge l'unico e originale accesso alla reggia-castello. L'altro, ortogonale all'arco trionfale, non è mai esistito: risale agli anni '30 del '900. Infatti, la sola strada di accesso alla Reggia, dopo aver scavalcato il primo ponte, attraversava la porta alfonsina e continuando in salita girava a 90° verso est per varcare il secondo ponte in muratura e, infine, il terzo ponte levatoio per entrare nella fortezza. L'intero percorso era difeso dalle artiglierie piazzate sul rivellino prospiciente. Distruggere tale ingresso significa snaturare l'identità del monumento: decontestualizzarlo"[31].

La lunga citazione riporta un punto di vista autorevole sulle dimensioni altamente impattanti di questi lavori. Non mancano, inoltre, testimonianze di abbattimento delle mura ritrovate negli scavi per la stazione di Piazza Municipio e si racconta, addirittura, di un operaio intento a spicconare proprio sui bastioni aragonesi[32].

---

[29] A. L. Rossi, *Quanti errori nella piazza del metrò*, «la Repubblica Napoli», 12 Dicembre 2008.
[30] *Ibidem*.
[31] *Ibidem*. Vedi anche A. L. Rossi, *Uscire dal labirinto di Piazza Municipio*, «la Repubblica Napoli», 6 Maggio 2010.
[32] Vedi, V. Esposito, *Scavi di Piazza Municipio, antiche mura abbattute come un edificio abusivo*, «Corriere del Mezzogiorno», 8

A dire il vero, non era la prima volta. È del Maggio del 2010 la notizia che riportava l'azione sconsiderata di due ruspe che avevano "sfregiato le mura greche, all'interno del cantiere di piazza Municipio". Una delle gru aveva "sfondato una parte della struttura in tufo. A terra si vede un cumulo di mattoni giacere proprio sotto le antiche mura. Lo scempio è accaduto sotto gli occhi increduli dei passanti. All'altezza dell'Hotel de Londres si è creato un piccolo assembramento [sic] di gente che chiedeva spiegazioni»[33]. E chissà quanti altri preziosi reperti potrebbero essere andati perduti per sempre.

Quello che è avvenuto e sta avvenendo con gli scavi della metropolitana è uno scandalo, se si pensa alle centinaia di ritrovamenti di reperti lungo Corso Umberto, anche di un periodo storico della città meno conosciuto, rispetto all'epoca greco-romana, quale il periodo bizantino[34].

Importante è stato il ritrovamento di resti della fortificazione bizantina nella stazione di piazza Bovio, ma l'ennesimo scempio è stato compiuto in nome della "promessa" metropolitana di Napoli, futuro motore dello sviluppo economico della città e della regione Campania e, finalmente, l'arma in più contro il vero problema di Napoli: il traffico.

Gli archeologi e tutti i responsabili della gestione dei cantieri della metropolitana cittadina, come ha denunciato l'architetto Aldo Loris Rossi, hanno ignorato le antiche mappe topografiche della città, tra cui quelle di Bartolommeo Capasso, tra i più autorevoli studiosi della topografia della città del secolo XI; in attesa di chiarimenti sulla motivazione di questa omissione, resta il fatto gravissimo della «distruzione di una straordinaria memoria di un glorioso periodo della storia di Napoli del quale sopravvive solo qualche reliquia. Cosa bisognava fare a piazza Bovio? Anzitutto e soprattutto tenere conto dei testi di Capasso, rivelatisi sorprendentemente esatti. Essi avrebbero permesso di effettuare saggi mirati all'individuazione di tali resti, che potevano essere incorporati nel progetto della nuova stazione come una eccezionale testimonianza dell'epoca bizantino-ducale. Ma nulla di tutto questo è avvenuto. Una palificata in cemento armato decisa al buio ha tranciato a metà e in obliquo la torre altomedievale, che poi è stata accuratamente dilapidata e distrutta obliterando per sempre l'altra metà».[35]

E un altro disastro è stato compiuto per costruire il mostro della stazione della Linea 6 in Piazza Santa Maria degli Angeli, dove, dopo aver abbattuto otto pini secolari e distrutto interamente una piazza che era stata da poco tempo restaurata, si è proceduto allo smantellamento, sempre con gli stessi grossolani criteri, di un'antichissima necropoli, risalente al VII-VI secolo a. C., venuta alla luce proprio durante gli scavi per l'ennesimo ascensore della metropolitana[36]. Il tutto per creare un cono al contrario profondo e anch'esso altamente impattante sui delicati equilibri del sottosuolo. Dalle prime immagini della stazione, pubblicate sui social da un vicesindaco di Napoli compiaciuto, si intravede un'architettura dalle squadrature simil-fasciste che dà l'impressione di essere più l'atrio di un carcere che l'interno di una stazione. Ci vuole uno sforzo notevole per definirla bella, eppure, il quotidiano che ha

---

Maggio 2013.

[33] Vedi «la Repubblica Napoli», 25 Maggio 2010.

[34] Vedi C. Avvisati, *L'anima bizantina della città sotterranea*, «Il Mattino Napoli», 19 Maggio 2010.

[35] A. L. Rossi, *La torre medievale e le parole di Capasso*, «la Repubblica Napoli», 28 Maggio 2010.

[36] Sulla necropoli, vedi G. Pugliese Carratelli in *Appello all'Unesco per la salvezza del centro storico di Napoli patrimonio dell'Umanità*, a cura di Francesco Iannello e Raffaele Rusciano, Assise della Città di Napoli e del Mezzogiorno d'Italia, Napoli 2006, p. 16 [http://www.napoliassise.it/centrostoriconuovaedizione.pdf].

condiviso la notizia su Facebook l'ha definita "uno spettacolo" (anche se tale presentazione, a dire il vero, può prestarsi a diverse interpretazioni)[37].

Conclusione

A questo punto, dovrebbe risultare abbastanza chiaro che ci si trova di fronte ad un'opera che, nel solco infausto tracciato dalla Linea 1, non porta alcun vantaggio in termini di sviluppo economico e di progresso per la città.

Sul piano strettamente economico, i costi sono già, con ogni evidenza, elevatissimi e non è possibile capire in quanto tempo la città inizierà a ricavarne benefici tali da poter bilanciare un tale investimento.

Nell'appendice, è possibile consultare una tabella provvisoria dei finanziamenti erogati dal Cipe. La tabella è provvisoria perché, al pari della Linea 1 (come è stato evidenziato dalla Corte dei Conti), si sceglie la via del finanziamento frazionato, che mortifica la chiarezza delle procedure e non riesce a dare conto di una progettualità che sappia rispettare termini e scadenze, senza incorrere in varianti in corso d'opera[38]. Con ogni probabilità, la Corte dei Conti farà dei rilievi molto severi anche sulla Linea 6.

Come per tantissime grandi opere rimaste incompiute o già sorpassate dai tempi, una volta completate, la Linea 6 va incontro allo stesso destino. Da qui ai prossimi dieci anni, il mercato del lavoro sarà rivoluzionato nel segno dello *smart working* e della innovazione digitale. Ciò significa che la linea 6, che si proponeva di offrire un servizio di mobilità su ferro per i cittadini che devono spostarsi per lavoro, risulterà scarsamente frequentata, ancora meno delle proiezioni odierne. Si tratta, inoltre, di una linea che, per gran parte del suo percorso, passa vicinissima alle già esistenti e operative linea 2 e linea 1 (lato Piazza Municipio) e alle funicolari di Fuga-Augusteo e Cimarosa-Parco Margherita[39].

La domanda, a questo punto, non può essere più elusa: a chi giova tutto questo?

Era davvero necessario, per esempio, spendere quasi 4 miliardi di euro per costruire la Linea 1, senza ancora averla completata? Con quasi 4 miliardi spesi soltanto per un'opera cittadina, quante famiglie povere avrebbero potuto essere aiutate ad elevare la propria condizione sociale e umana? Quante scuole, biblioteche, centri di ricerca avrebbero potuto ricevere sostegno per trattenere giovani che hanno studiato dal dover emigrare per poter riuscire a realizzarsi e a stabilizzarsi? Quante piccole e medie imprese avrebbero potuto ricevere sostegni per creare posti di lavoro regolari e stabili in tutti questi anni? Quanti spazi verdi avrebbero potuto essere salvati? Quante strutture e servizi si sarebbero potuti attivare per garantire, a persone di tutte le età, il diritto alla salute e alla vita in un ambiente sano? Quanto si sarebbe potuto fare per tirare fuori le periferie dall'abbandono e dal degrado, recuperando giovani e aiutandoli a scoprire i loro talenti?

[37] Nel primo capitolo di questo libro, sono presenti immagini sia della Villa Comunale che della stazione di Piazza Santa Maria degli Angeli.
[38] Corte dei Conti, *La linea 1 della metropolitana di Napoli*, op. cit., p. 81.
[39] Vedi la mappa Rete Integrata Metropolitane in appendice, fonte: Anm SpA (Azienda Napoletana Mobilità).

Perché queste risorse non vengono impiegate per garantire i fondamentali diritti costituzionali oltre che la presenza di strutture e servizi laddove non ce ne sono mentre, al contrario, si preferisce distruggere i centri storici e la bellezza che racchiude la memoria e l'identità dei luoghi?

Vogliono ancora raccontarci che hanno fatto tutto questo per lo "sviluppo"?

Al contrario, questa storia esemplifica l'ennesimo atto di brigantaggio edilizio che dalla costruzione di edifici si adatta bene anche alla progettazione e costruzione di opere infrastrutturali. Perché brigantaggio? Perché costa troppo e in maniera non giustificabile, perché distrugge l'ambiente e non apporta significativi benefici alla città. Perché, in altri termini, snatura non soltanto l'identità ambientale, ma gli equilibri civili e culturali nel nome del mito di uno "sviluppo" che non si vede mai, a fronte delle ingenti spese pubbliche investite[40].

Si capisce che in un'epoca in cui la storia e le discipline umanistiche vengono costantemente subordinate a ragioni che i più ritengono "pragmatiche", la conservazione attiva dei centri storici viene sempre più erroneamente identificata con un'altra categoria trita, grossolana, fittizia e volta a reprimere il dissenso critico: l'immobilismo. Al contrario, la difesa dei centri storici non è mai statica perché include la considerazione della realtà sociale, economica, culturale e storica dei luoghi interessati e, per questo motivo, rende ben chiaro che, quando si progettano nuove opere e strutture, si ha il dovere di rispettare la storia dei luoghi e, di conseguenza, di eseguire i lavori in maniera socialmente responsabile e utile a tutti[41].

E, invece, negli ultimi decenni abbiamo dovuto assistere ad un nuovo rovesciamento: dopo "Le mani sulla città" del grande regista Francesco Rosi, ci sarebbe bisogno, oggi, di un nuovo grande film: "Le mani sotto la città". Il brigantaggio edilizio si annida lì e ha una valenza doppiamente infausta perché non soltanto stravolge e distrugge gli equilibri del territorio, ma, causando questo, cancella sempre più la storia dei luoghi, come si può riscontrare in ogni contributo raccolto in questo libro. La cancellazione dei luoghi storici si abbina ad uno sperpero di risorse che imprigiona il futuro della città tra escavatori, ponteggi, infiltrazioni, cedimenti, crolli.

In questi ultimi dieci anni, si è parlato troppo a lungo e in maniera dannosamente autoreferenziale della eccezionalità napoletana, dell'essere "anormale" di questa città: una condizione che la renderebbe, come per incanto, ribelle e non funzionale al sistema capitalistico occidentale. Demagogia vuota che si rifugia in una bolla di ribellismo da stadio perché, in realtà, consapevole di non avere la capacità di cambiare davvero le cose, come, invece, promesso da molti anni. Si tratta di una sorta di elaborata digestione che contribuisce a creare una narrazione della città in perenne e finto contrasto con l'esterno (il Nord, l'unificazione italiana, l'Europa…), ma, all'interno, rassicurante, priva di spigoli dialettici e consistente in una "paternalistica unità psicologica che incanaglisce e amalgama le classi in una fluida massa"[42].

A questa demagogia omertosa partecipano tanti tra quelli che occupano uno spazio considerevole nella amministrazione e nella vita culturale e artistica della città. Omertosa perché ha completamente cancellato dalla sua narrazione autoreferenziale un disastro che è sotto gli occhi di tutti e che rende vacuo, astratto qualsiasi discorso sul futuro e sul cambiamento. Perché il disastro della Linea 6 è frutto

[40] Vedi G. Russo, *In Sardegna c'è anche un brigantaggio edilizio*, «Corriere della Sera», 15 Gennaio 1984.
[41] E. Croce, *La lunga guerra per l'ambiente*, Mondadori, Milano 1979, pp. 42-53.
[42] R. La Capria, *Ferito a morte*, Mondadori, Milano 2017, p. 125.

di una mentalità oscuramente affaristica che viene poco contrastata, salvo sempre più rare eccezioni, sul piano della cultura e delle idee.

A guardarlo bene, il problema è profondo ed è di carattere culturale. Viene da domandarsi, infatti, come potranno i governi e le pubbliche amministrazioni cambiare indirizzo, se molto spesso, e come mostra la storia che viene raccontata in questo libro, chi dovrebbe dare, oltre che il buon esempio, gli strumenti tecnici, conoscitivi, scientifici all'azione di governo, non si oppone alla devastazione del territorio; sarà possibile un'inversione di rotta, se proprio quei professionisti diventano, di fatto (consapevolmente o meno), organici ad un "blocco sociale" che usa tutta la sua forza per compiere scempi ambientali in tutta Italia? Almeno di fronte al disastro della Linea 6, sapranno, finalmente, emergere sempre più frequenti e forti segnali di contraddizione all'interno del mondo delle professioni? Come scrive Andrea Cinquegrani nel suo articolo, qualcuno dovrà pure iniziare a domandarsi se esiste un collegamento tra le ferite al tessuto urbano e questi lavori per la Linea 6.

Il futuro parte dalla lotta per la tutela dell'ambiente e dei centri storici, parte dal sostegno alla cultura, intesa come impegno civile nella formazione di blocchi sociali orientati al progresso e alternativi a quelli che si raggrumano intorno al *business* delle opere pubbliche[43].

Il futuro parte dall'oculato controllo, da parte delle pubbliche amministrazioni, dei fondi da investire, che non devono indirettamente andare a finanziare proprio quelle forze che aggrediscono la città senza un attimo di respiro.

[43] Vedi G. Marotta in *Pasquale Saraceno*, op. cit., pp. 16-20.

La Metrocricca

Il 4 marzo del 2013, crolla parte di un palazzo storico alla Riviera di Chiaia, Napoli. Non ci sono dubbi sulle cause: sono stati i lavori della Linea 6 della metropolitana a colpire. Ma il perverso sistema di potere che sta alla base di questa grande opera non viene mai messo in discussione.

Durante i lavori di realizzazione si sono verificate quelle che vengono definite "sorprese geologiche". Dissesti che hanno avuto un grave impatto sugli equilibri idrogeologici della città.

Questa è la storia di un disastro ambientale, di costi economici sconsiderati, di danni ai monumenti e alla qualità della vita dei cittadini.

Di fronte alla propaganda, alla eterna promessa di uno "sviluppo" che non si vede mai, dopo più di trent'anni dall'inizio dei lavori, i cittadini hanno il diritto di conoscere la verità sulla Linea6.