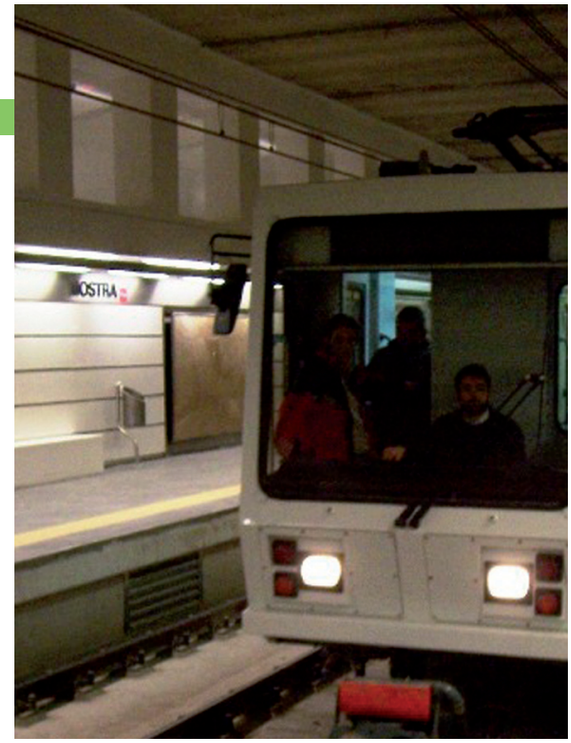
SCEMPI E MILIONI - LA METROPOLITANA DI NAPOLI

SENZA VIA



Non ha nemmeno la Valutazione d'impatto ambientale, il metrò che sta squarciando il cuore di Napoli. Ed é senza vie di fuga in caso d'incidente. Ecco la galleria degli orrori e degli errori, tra costi stratosferici, per la gioia dei soliti progettisti e mattonari. Ecco, nelle rigorose analisi di un esperto, tutti i contorni dell'horror travel.

PAOLO SPIGA

Metrò di Napoli, una bomba a orologeria. Progetti clamorosamente sbagliati, costi stratosferici, impatto ambientale devastante, rischi di vita per i cittadini utenti e per i residenti, i soliti mattonari di tangentopoli a farla da padrone, controlli pubblici inesistenti, inchieste giudiziarie che procedono a ritmo di lumaca. Insomma, una storia di malcostume, malapolitica, malaffare, malambiente che più emblematica non si può, quella circa il parto, la prima gestione e il completamento (chissà comunque quando) di un metrò che entrerà nel guinness dei primati. Negativi. «E pensare - ricordano alcuni storici della Napoli d'un tempo - nel 1925 la città ha visto il battesimo della prima linea metropolitana italiana, sedici chilometri tra Pozzuoli e Gianturco, a ridosso dell'odierna stazione centrale, progettati da un urbanista del calibro di **Lamont Young**. Fu costruita in tempi record, anche per allora, meno di quindici anni. Un vero gioiello».

I lavori per realizzare l'attuale Linea 1 (incredibilmente la vecchia, gloriosa antesignana è stata ribattezzata come numero 2) cominciano quasi 35 anni fa, nel 1976. E nascono subito col piede sbagliato. «Pensano di finire ai primi '90 - viene ancora ricordato - ma non vengono calcolati i tempi per clientele, affari, spartizioni. Così che si dilatano a dismisura». Fino a sovrapporsi con quelli della famigerata Linea Tranviaria Rapida, ovvero il tram superveloce pronto - assicurava ai quattro venti l'assessore-ovunque del garofano, **Silvano Masciari** - per i Mondiali di calcio del 1990. Opera finita in un clamoroso flop, con una "super talpa" meccanica che si è arenata tra tufi e falde del suolo napoletano.

Nel 2001 - dopo quindici anni esatti - vede la luce una prima tratta che collega Piscinola (popoloso comune dell'hinterland) e la centralissima piazza Dante. Ma ecco i primi interrogativi. Quanto mi costa? I prezzi, infatti - come in tutto il panorama delle opera pubbliche del post terremoto in Campania - lievitano come la pasta per le pizze. E si arriva, già allora, alla stratosferica cifra di 400 miliardi di vecchie lire a chilometro, contro i 200 miliardi per ogni chilometro del tunnel sotto la Manica, che forse qualche problemino tecnico in più lo aveva pure.

DA LUNARDI A POMICINO

Passiamo allora a chi ci guadagna, progettisti e costruttori. Primattrice in mappe e compassi è una sigla da novanta nel nostro Paese e non solo: la *Rocksoil* dei **Lunardi**, i tre figli (**Giuseppe**, **Giovanni** e **Martina**) dell'ex ministro delle Infrastrutture **Pietro** tanto caro a Berlusconi. «Ancora oggi un Lunardi junior figura un po' ovunque in veste di progettista e direttore dei lavori - commentano a palazzo San Giacomo, sede del comune di Napoli, l'ente che ha appaltato alla *Metronapoli spa* tutte le opere - e non dimentichiamo che la stessa Rocksoil ha lavorato per la metropolitana milanese». Una perla nel curriculum? Non proprio, perchè i lavori all'ombra della Madunina sono stati fra i primi, in assoluto, a costituire uno dei piatti forti della Mani pulite su cui a inizio anni '90 ha acceso i riflettori il pool di Milano. E c'è ancora chi ricorda - proprio negli uffici della procura meneghina - gli ottimi rapporti che intercorrevano tra il plenipotenziario craxiano **Gianfranco Troielli** e il progettista ovunque nel dopo sisma campano, **Vincenzo Maria Greco** (in prima fila anche nel maxi business dell'Alta velocità), l'eminenza grigia dell'ex ministro del Bilancio **Paolo Cirino Pomicino**. Il quale, ancora oggi, vede confermata la sua leadership, perchè presidente del consiglio di amministrazione di Metronapoli è **Giannedigio Silva**, per anni ai vertici del colosso mattonaro *Icla* (e prima ancora della poi inglobata *Fondedile*), storica sigla del cuore di *'O ministro*.

Eccoci a ruspe & cazzuole. In prima fila il gotha mattonaro locale e nazionale. In pole position il gruppo *Vianini* dei Caltagirone (leader dei media al Sud con *il Messaggero* e *il Mattino*) che ha nel mirino anche le ghiotte aree ovest ex *Italsider* della città; seguono a ruota l'*Impregilo* di marca Romiti (che deve pensare anche al ponte sullo Stretto, senza dimenticare le pendenze giudiziarie che pesano sul controllato gruppo *Fibe* coinvolto nella monnezza story), la *Torno International* che fa capo a **Giancarlo Elia Valori**, il numero uno delle finanze "trasversali" di casa nostra, la parmense *Pizzarotti* (che trovò il suo trampolino di lancio proprio nel dopo terremoto made in Pomicino), la *Giustino costruzioni*, controllata dal leader **Vincenzo Giustino**, patròn del *Regno del Possibile* a Napoli nei favolosi anni '80 (per la regia della trimurti dc Gava-Pomicino-Scotti).

Torniamo, per un momento, a palazzo San Giacomo, ribattezzato da molti (e non certo da oggi) palazzo Mangiacomo. Il comune, da anni, ha scelto un suo tecnico di fiducia, in qualità di responsabile, proprio per conto del municipio, della Linea 1: si chiama **Gianfranco Pomicino**, cugino di 'O ministro. E da anni, a firmare le "progettazioni geologiche" per Metronapoli, è l'ingegner **Carlo Viggiani**; il quale, contemporaneamente, per anni, ha rico-

perto un altro ruolo, quello di responsabile per le "emergenze del sottosuolo" nominato proprio dal comune: un conflitto d'interessi largo quanto un tunnel.

E passiamo, allora, proprio ai tunnel, alle gallerie e a tutto quanto sta massacrando - forse in modo irreparabile - il tessuto cittadino, il ventre di Napoli. Assestandole, così, la "mazzata" definitiva. Lo facciamo attraverso la viva voce di un super esperto in questo campo, il geologo **Riccardo Caniparoli**, allievo di **Felice Ippolito**, 35 anni tra suoli e sottosuoli metropolitani, libero docente di Valutazione d'Impatto Ambientale. Un racconto agghiacciante, il suo, una ricostruzione da Final Impact. Leggere per credere.

FINAL IMPACT

Cominciamo proprio dalla Valutazione per i lavori del metrò partenopeo. «Non si capisce - comincia Caniparoli - come opere di tali dimensioni che producono così grossi effetti in zone altamente urbanizzate non siano state sottoposte a procedure di Valutazione d'impatto ambientale come prescrive la normativa europea e nazionale». E proseguiamo con una classificazione del tutto sbagliata. «Viene classificata come metropolitana, quella di Napoli, ma non lo è nel modo più assoluto - spiega - per motivi di frequenza e di velocità». In soldoni, mentre a Londra, Parigi, Roma o Torino ogni ora transitano tra le 50 e le 20 corse, a Napoli siamo a livelli primordiali, tra le 8 e le 4 corse ad ora. «Molti però non sanno - continua - che la velocità dei treni, nella tratta collinare, è bassa perchè la pendenza del tracciato è elevata e la tipologia dei treni utilizzata non è idonea, non si riesce a sviluppare un'adeguata velocità, soprattutto quando il convoglio è pieno. Per questo motivo la Linea 1 è la più rumorosa tra le metropolitane esistenti, con il costante superamento della soglia di rumore consentita dalla legge».

Fin qui siamo alle bazzecole. Passiamo al sodo. E partiamo col "morbido". «Scavare come è stato fatto - osserva Caniparoli - nelle pozzolane provoca un abbassamento sensibile del suolo, non solo durante lo scavo delle gallerie ma anche durante il funzionamento della metropolitana perchè le vibrazioni indotte dal transito dei treni provocano la compattazione di quei terreni sciolti che per loro natura sono "pieni di vuoti" e così molti edifici in prossimità delle gallerie subiscono danni proprio perché si verifica l'abbassamento del suolo». Cosa che è capitata già in molti edifici del cuore storico di Napoli, a pochi passi da piazza Municipio, dove fra l'altro stanno spuntando reperti archeologici di inestimabile pregio, come del resto è successo lungo i 500 metri di "storia" che portano fino a piazza Bovio, ai misteri greco-romani di Sant'Aspremo, alle memorie di San Demetrio e Bonifacio. Come dire: secoli e secoli maciullati sotto le ruspe di progettisti incoscienti e mattonari acchiappamilioni. Vero pompiere l'assessore al Parimonio del comune, **Pasquale Belfiore**, che (sic) assicura: «Salveremo la Cappella Angioina, abbiamo fatto un patto con il metrò». E col diavolo?

DENUNCE AL CALOR BIANCO

A denunciare scempi e massacri, da un paio d'anni, è sceso in campo un comitato di inquilini e proprietari, capeggiato da un battagliero ingegnere, **Elio Caselli**, che ha firmato di suo pugno una sfilza di denunce al calor bianco da tempo al vaglio della magistratura. E' infatti di giugno 2008 il primo, già voluminoso j'accuse, presentato alla procura di Napoli, con tanto di mappe, evidenze di macroscopiche lesioni agli edifici, perizie, di tutto e di più. Parte un'inchiesta, affidata al pm **Maria Laura Lalia Morra**, viene svolta una perizia tecnica, poi il silenzio. «Lo scavo della prima galleria ha provocato gravi lesioni a molti edifici - denunciava Caselli - si può arrivare a cedimenti strutturali con tutte le conseguenti inimmaginabili disastrose situazioni, non ultima quella del crollo». Sono passati quasi due anni, la procura è in attesa dei primi crolli e delle prime vittime?

I primi a "crollare" - secondo le previsioni di Caniparoli - saranno i secolari alberi della Villa Comunale di Napoli, intrappolati in un mortale, "enorme lago sotterraneo", un mix letale di acque salate provenienti dal mare (a pochi metri di distanza), acque dolci della falda superficiale e "acque della falda artesiana profonda minerale e termominerale": tutto il necessario per provocare, in breve tempo, la morte dell'unico polmone verde della Napoli sdraiata sul lungomare.

il geologo Riccardo Caniparoli. Al centro, il metrò partenopeo.

Ma proseguiamo nell'horrror travel, via metro. E affrontiamo subito tre nemici, ossidi di azoto, radon (cangerogeno) e anidride carbonica che, per via di una serie di reazioni a catena, si sprigionano a più non posso nel sottosuolo percorso dalla linea 1. Ma anche in superficie, come manifestano tutti i giorni le nuvole bianche che fuoriescono dai cantieri e cielo aperto della metro, sintomo evidente - secondo gli esperti - di inquinamento da NOx (ossia da ossidi di azoto).

VENTILAZIONE ZERO

Passiamo, infine, alla vita delle persone. Quando verranno realizzati tunnel a 20 metri sotto il livello del mare, come nel caso della tratta strategica che collega piazza Garibaldi (dove c'è la stazione centrale) e piazza Municipio, in che modo verrà garantita la "ventilazione" per i passeggeri, in caso di fermata accidentale anche di una decina di minuti? Più di un passeggero si è posto la domanda, soprattutto durante i calori ferragostani: a nessuno è stata mai fornita una risposta. «Si fa la fine dei topi», ha tagliato corto qualcuno. «A quali sistemi di ventilazione sarà delegata la sicurezza della sopravvivenza dei passeggeri per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno e in qualsiasi condizione meteo?», si chiede Caniparoli. «Dove sarano ubicati gli accessi per i soccorsi e le vie di fuga?».

Se eviti il rischio asfissia, resta comunque quello di finire affogati. «Come si può essere tranquilli se in occasione di abbondanti piogge - descrive ancora il geologo - la stazione dell'attuale metropolitana di piazza Garibaldi va sott'acqua? Quali sistemi saranno adottati per non far allagare le gallerie in caso di piogge abbondanti e di black out?».

Insomma. Meno rischi (e meno costi) a farsi il tunnel sotto la Manica... ■