CORRIERE DEL MEZZOGIORNO
Martedì 19 marzo 2024

Il cantiere dei misteri

di **Roberto Calise**

Non c'è pace nel sottosuolo di Napoli. Avvallamenti e voragini si aprono per incuria pubblica e privata dal Vomero a Fuorigrotta, per fortuna senza vittime. Una lotta contro la storia di una città costruita su cave con l'eterna necessità di trovare soluzioni emergenziali, spesso con la pressione di fenomeni metereologici sempre più estremi. C'è tuttavia qualcosa che ha fatto bene alle viscere partenopee: la metropolitana. Nei luoghi dove è passata si è fatto un censimento e rafforzamento delle cavità, un riordino e ammodernamento dei sottoservizi. Anche questo è stato uno dei miglioramenti che la fondamentale opera ha donato a Napoli, oltre agli ovvi benefici trasportistici e ambientali. Certo, non sempre è andato tutto come doveva: lo dimostra il cedimento di palazzo Guevara in piazza della Repubblica nel 2013 per la costruenda Linea 6, o il più recente crollo del cimitero di Poggioreale per realizzare la Linea 1. Proprio lì, pochi giorni fa si è abbattuto l'ultimo diaframma di scavo delle gallerie verso l'aeroporto. Lavori finiti se tutto va bene nel 2026, a cinquant'anni esatti dalla prima pietra del metrò (1976).

continua a pagina **5**

SEGUE DALLA PRIMA

Pochi però ricordano che per chiudere l'anello della Linea 1 resta da capire quando e chi costruirà il breve tunnel fra le stazioni di Capodichino-Di Vittorio e Capodichino-Aeroporto, fondamentale per unire le tratte di competenza rispettivamente della Regione Campania e del Comune di Napoli. Una specie di "stallo alla messicana" con le due istituzioni a guardarsi a distanza di pochi metri, il cui eventuale ritardo nella realizzazione rischia di vanificare gli effetti di un percorso circolare che rivoluzionerà, quando finalmente sarà completato, la mobilità urbana. L'immagine un po' da western riflette bene lo stato delle relazioni fra Palazzo San Giacomo e Santa Lucia, sulle quali difficilmente si registreranno intemperanze verbali da parte del sindaco Manfredi, al contrario del suo predecessore de Magistris. Anche perché a Roma c'è un Governo meno amico di un tempo, e serve mettere in sicurezza i fondi destinati alla città. Come quelli di un'altra metropolitana, la futura Linea 10 che collegherà Napoli con la stazione dell'alta velocità di Afragola passando per i popolosissimi Comuni di Casoria e Casavatore: 12 chilometri per 12 stazioni, a regime frequentate da oltre 150.000 passeggeri al giorno.

La gara per i primi tre lotti, istruita dall'agenzia regionale Acamir, è andata deserta nonostante il lungo iter istituzionale e uno studio di prefattibilità condotto da affermate società (Tecnosistem, Rocksoil, TRT e altre). Gli stanziamenti sono già sul piatto: 1,2 miliardi su 1,8 di spesa totale, previsti da apposite leggi nazionali dell'allora Governo Draghi. Può sembrare banale, ma è la prima volta che un'infrastruttura di trasporto partenopea si presenta ai nastri di partenza con una robusta dotazione finanziaria. La storia delle metropolitane di Napoli è infatti una lunga lotta politico-istituzionale per ottenere fondi necessari all'avanzamento dei lavori, letteralmente stazione dopo stazione: anche per questo c'è voluto così tanto tempo nel realizzarle. Una paziente opera di tessitura dipanatasi negli anni con Roma e Bruxelles, dove toni alti non aiutano. Quella della Linea 10 era quindi un'occasione da non perdere. A onor del vero, non è inusuale che gare per nuove infrastrutture vadano deserte: secondo una relazione dell'Autorità nazionale Anticorruzione fra agosto 2022 e marzo 2023 è capitato ben 356 volte. Una delle cause è certamente l'aumento dei prezzi, risultato del combinato disposto fra Covid prima, Superbonus poi (che ha drogato il mercato delle costruzioni) e infine guerra in Ucraina. È verosimile dunque che i fondi stanziati due anni fa per la Linea 10 siano oggi insufficienti: possibile che non lo si fosse previsto? La palla torna così alla politica locale, cui toccherà mediare con quella nazionale per ulteriori fondi nonché per un rinvio dei tempi di spesa fissati per legge. Operazione istituzionale da condurre con la diplomazia di cui sopra, ma che arriva forse nel momento più difficile nei rapporti fra Santa Lucia e la Capitale, con Palazzo San Giacomo nel mezzo. Mentre la Regione a guida De Luca alza sempre più il tiro su Roma, la strada ferrata fra Napoli e Afragola si allontana. Anche perché nella gara andata deserta manca, ironicamente, proprio il lotto per arrivare alla stazione dell'alta velocità. Il mezzo secolo di cantieri del metrò partenopeo sembra destinato ad allungarsi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA