

Dubbi sulla sicurezza e sugli effetti prodotti dalle opere realizzate per le regate esibizione della America’s Cup

I lavori di adeguamento della scogliera sul lungomare di Napoli per le gare esibizione di vela del circuito America’s Cup World Series, procedono a ritmi serrati nel tentativo di rispettare il termine strettissimo del 7 aprile, data di inizio della competizione. L’obiettivo tecnico è quello di allungare il molo frangiflutti posto dinanzi via Caracciolo, in modo da permettere ai team di varare in sicurezza e in acque protette le moderne e delicate imbarcazioni utilizzate per le gare. L’obiettivo sociale addotto dal sindaco de Magistris, quello di offrire alla città una straordinaria occasione per il rilancio dell’immagine a livello internazionale.

I LAVORI - Non è ben chiaro quanto gare-esibizione, senza alcun valore sportivo (siamo dinanzi a una sorta di torneo precampionato), possano concretamente rilanciare Napoli nel mondo, né si riesce a cogliere “la palpabile voglia di partecipazione dei cittadini e il grande entusiasmo” colti dal primo cittadino nel presentare i “lavori necessari ad ospitare le regate nella meravigliosa cornice del lungomare di via Caracciolo”. È certo, invece, che sono tante le domande alle quali l’amministrazione cittadina non fornisce risposte convincenti. I lavori predisposti in modo approssimativo e senza le necessarie rassicurazioni in termini di impatto sui delicati equilibri del già martoriato mare del golfo partenopeo, hanno ricevuto il nullaosta definitivo solo all’inizio del mese di febbraio, all’indomani della conferenza dei servizi sull’America’s Cup presieduta dal capo di gabinetto del comune di Napoli Attilio Auricchio e dall’assessore all’Urbanistica Luigi De Falco, quando è stato incassato l’ultimo parere favorevole da parte della soprintendenza per i Beni Architettonici di Napoli. Per il soprintendente

Stefano Gizzi il "via libera al prolungamento della scogliera è condizionato alla sua immediata rimozione, quanto meno nella parte emergente, nelle successive tre-quattro settimane la conclusione delle regate. Dopo un'analisi dei flussi marini, dovranno essere rimosse e rimodulate le scogliere adiacenti al muretto borbonico, al fine di recuperare il più possibile l'originaria linea di costa".

I RISCHI - Quindici milioni di euro per opere delle quali, alla conclusione della prima serie di regate, non resterà quasi nulla. Se si esclude un parziale restyling della Villa Comunale, da realizzare tra l'altro in tempi record e in modo da soddisfare le richieste degli organizzatori attraverso la predispozione di spazi per l'accoglienza, di benefici duraturi non vi sarà traccia. Nessun porto turistico, nessuna struttura permanente e oltre 150 metri di scogliera da rimuovere secondo modalità ancora tutte da decidere. La sensazione è che di permanente resteranno gli effetti sui fondali marini, violentati dalla procedura seguita per la realizzazione dei cosiddetti baffi della scogliera centrale. I massi, di dimensione ridotta, sono riversati in mare direttamente dai camion che scaricano percorrendo una stradina costruita sulla scogliera stessa. Tonnellate di peso che mettono a dura prova le storiche scale borboniche, sebbene imbracate in modo che gli effetti derivanti dal passaggio dei carichi vengano attutiti.

SICUREZZA SUL LAVORO – Dubbi anche sulle procedure seguite per l'esecuzione dei lavori e sulla sicurezza degli operai. La scogliera sulla quale è ricavato il percorso seguito dai camion, non sembra offrire quelle garanzie di stabilità necessarie. Inoltre gli autoarticolati si spingono fin sul ciglio della scogliera, per riversare il carico. Una procedura spesso ai limiti come documentano le immagini e i filmati presentati su questa pagina: operai privi di caschetto, mezzi che si incrociano pericolosamente, situazioni di rischio dettate dall'inadeguatezza di alcuni mezzi e gestite in modo a dir poco approssimativo. Ma che la sicurezza non fosse una priorità lo si era già intuito dall'assegnazione dell'appalto dei Servizi di coordinamento e sicurezza nei cantieri, affidato con un ribasso di oltre il 60% sulla base di partenza, quando la consuetudine negli appalti legati alla sicurezza sul lavoro, proprio perché si tratta di interventi fondamentali per la tutela dell'incolumità dei lavoratori e dei cittadini, vuole che l'assegnazione avvenga senza ribassi.

Il tutto nell'indifferenza generale e nel silenzio di una città che ha smarrito anche solo la voglia di indignarsi, passiva dinanzi a ogni scempio perpetrato ai danni di una terra e della sua storia millenaria. La rivoluzione di cartone è anche questo.
Paolo Carotenuto
23 febbraio 2012

Foto scattate il giorno 22 febbraio 2012