

CLUB ALPINO ITALIANO

Sezione di

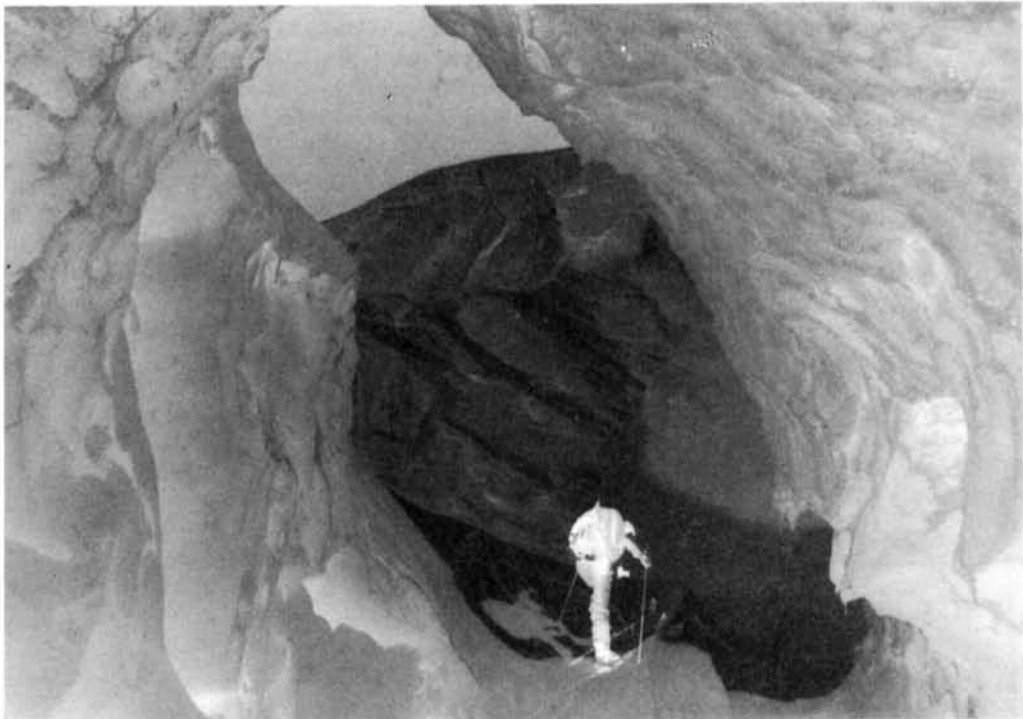
Fondata nel 1871
Castel dell'Ovo



Napoli

tel. (081) 7645343
Casella Postale 148

NOTIZIARIO SEZIONALE



Seraccata al Dreiländerspitze (3157 m) – Gruppo del Silvretta Vorarlberg (Austria) – Engadina (Svizzera)

VIA GIUSEPPE COTRONEI A NAPOLI: CAVITÀ OFFRESI

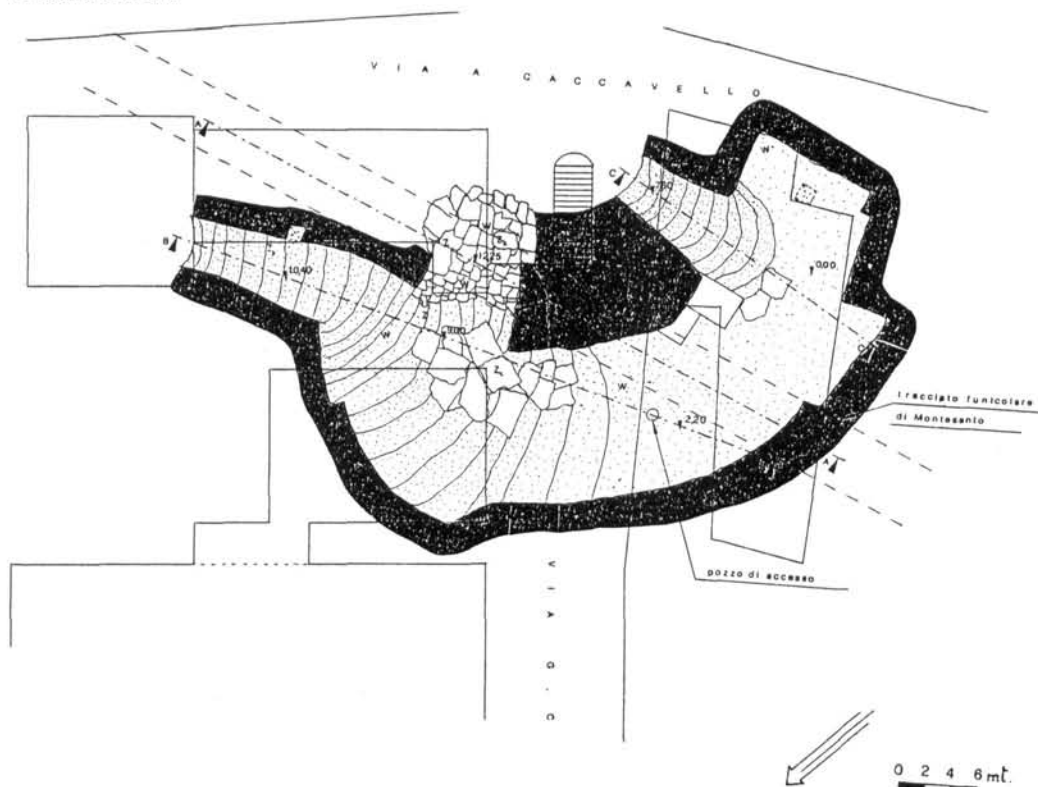
Le migliaia di persone che utilizzano tutti i giorni la Funicolare di Montesanto certamente non possono sapere che il primo tratto della galleria, che si imbecca pochi metri dopo la stazione superiore di via Morghen, attraversa una ampia cavità tufacea.

Alla scoperta di tale grotta, dopo vari anni di oblio, siamo giunti, in seguito ai lavori di ristrutturazione della Funicolare. Infatti, proprio in fase di ultimazione di queste opere, venne alla luce una grossa perdita di acqua sulla volta del primo tratto a monte della galleria.

Nell'intento di risolvere tale situazione ed essendo giunta una vaga notizia circa l'esistenza di una vecchia cava di tufo proprio in quella zona, fu deciso, da parte dell'Ufficio Sottosuolo del Comune di Napoli, di effettuare un sondaggio, allo scopo di ubicare tale cavità.

La prova, effettuata sulla parte terminale del marciapiedi di via Giuseppe Cotronei, diede esito favorevole, nel senso che ad una certa quota di profondità fu notata una cavità.

Il foro fu allargato, in modo da permettere a noi, che avremmo dovuto esplorarla e rilevarla, di attraversarlo.



Cavità sottostante via Giuseppe Cotronei: planimetria.

La prima esplorazione fu effettuata il 15.1.81, poco tempo dopo che si era abbattuto in Campania il sisma del 23.11.80.

Calatici attraverso il pozzo, giungemmo a circa 25 mt. di profondità sul piano della cavità: si trattava di una enorme cava di tufo, ampia circa 1.000 mq ed alta circa 16 mt.

Ci rendemmo subito conto dei gravi problemi statici che la cavità presentava. Infatti in un'ampia zona di essa, erano ancora evidenti i segni di un grande crollo di blocchi di roccia tufacea staccatisi dalla volta e dalle pareti della grotta.

Si notavano ancora profonde lesioni che lasciavano sospesi sopra di noi enormi massi di tufo. In un tratto della cavità notammo che delle «spie» di vetro, poste in vari punti di una grossa lesione orizzontale, risultavano staccate di circa 15 cm. In un punto della volta, proprio in seguito al crollo, si era staccato l'intero banco tufaceo, mettendo a nudo il materiale incoerente superficiale. Vi erano, inoltre, varie zone della volta e delle pareti interessate da fenomeni di infiltrazione di acqua.

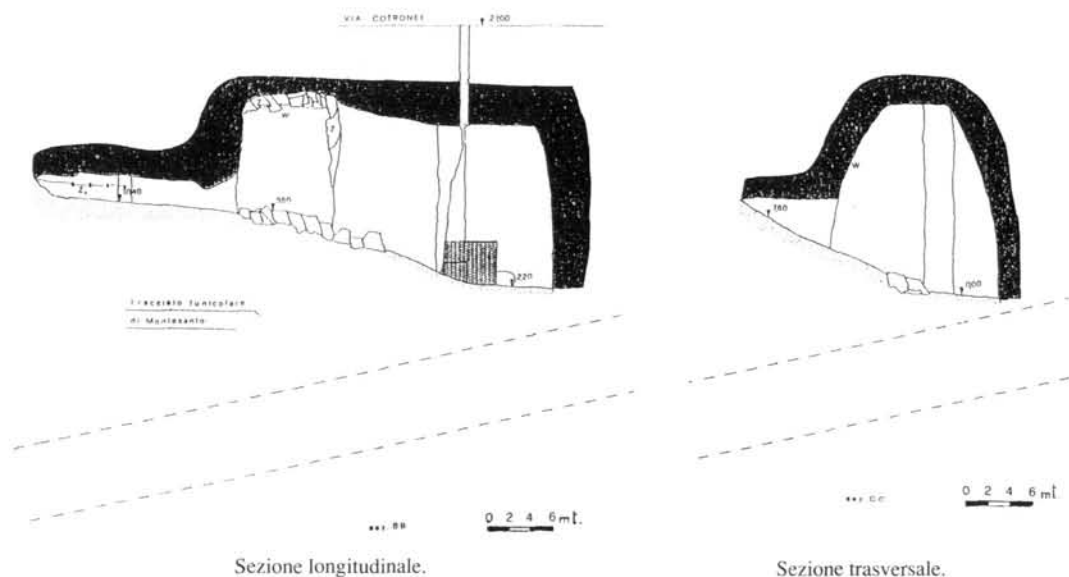
Cominciando ad effettuare, con una certa difficoltà, il rilievo plano-altimetrico della cavità, notammo che essa presentava tre punti in cui, sia per la presenza di materiale di riporto, sia per il crollo suddetto, era impossibile proseguire.

L'attuale piano di calpestio della cavità risultava, quindi assai vario, andando da una quota minima (quota relativa 0,00 mt) ad una massima 12,25 mt. (sempre relativa).

Un piccolo saggio effettuato nel materiale di riporto della zona a quota più bassa ha permesso di mettere in luce lo estradosso della volta in mattoni della galleria della Funicolare.

Le sezioni trasversali della cavità, naturalmente nelle zone non dissestate, presentavano la caratteristica forma pseudo trapezoidale.

La cavità, certamente all'origine più ampia di quella effettivamente esplorata, è stata creata per l'estrazione di materiale tufaceo occorrente alla costruzione dei fabbricati della zona. Non è comunque da scartare l'ipotesi di qualche nesso tra di essa e il Castel S. Elmo, sia perché dei tratti inesplorati vanno in quella direzione, sia per la breve distanza in cui si trova lo stesso (circa 80 mt.).



In seguito al rilievo ed alla relazione da noi effettuata, l'Ufficio Sottosuolo del Comune di Napoli diede tempestivamente incarico ad una notissima Società Edile, per il radicale risanamento della cavità. Tali opere, che ci hanno visto partecipi anche sotto forma di consulenze, sono consistite nel consolidamento di gran parte della cavità, attraverso una fitta rete di micropali e nell'isolamento di un piccolo tratto di essa, per mezzo di pali in cemento armato affiancati, e il

suo successivo riempimento. Fu, inoltre, localizzata e neutralizzata l'infiltrazione di acqua che provocava perdite sulla volta della galleria della Funicolare.

Ciò che abbiamo scoperto è un chiaro esempio di quanto sia facile a Napoli, viste le particolarissime caratteristiche del suo sottosuolo, imbattersi, durante i lavori per la realizzazione di mezzi di trasporto e di qualunque altro sottoservizio, in qualche cavità. Naturalmente se questo era certamente giustificabile all'epoca della costruzione della Funicolare di Montesanto, non lo è più ora, sia per la maggiore conoscenza del sottosuolo napoletano (almeno da parte di pochi «addetti ai lavori»), sia per l'esistenza da quasi venti anni di un Ufficio Sottosuolo, in seno all'Amministrazione Comunale. Invece lo scandalo alla vigilia dei mondiali di Calcio durante i lavori della Linea Tranviaria Rapida conferma la superficialità e la presunzione dei tecnici preposti per la realizzazione di tali opere e l'ignavia dell'Amministrazione Comunale.

Tornando alla cavità sottostante via Cotronei, è facilmente immaginabile, viste le condizioni in cui versava, cosa sarebbe potuto succedere, se essa non fosse stata trovata e poi rilevata e risanata.

Ed invece, purtroppo, a quanto mi è dato di sapere, il lavoro di censimento e di rilevamento delle cavità da parte dell'Ufficio Sottosuolo, così come pure quelle di risanamento di quelle eventualmente dissestate, non viene più effettuato.

Circa l'eventuale utilizzo di tale cavità, si ricorda che il sottoscritto, insieme al socio Rosario Paone, presentò una serie di ipotesi progettuali di parcheggi da realizzare in grotta, inserite in una pubblicazione del 1985 dal titolo «Parcheggi e centri urbani» e curata dall'A.G.I.P.A. (Associazione Gestione Immobiliare Posti Auto): tra di esse ve ne era una riguardante proprio tale cavità. L'ipotesi prevedeva, benché le dimensioni della cavità si fossero ulteriormente ridotte a seguito dei lavori di consolidamento, l'installazione di un parcheggio meccanico con traslo-elevatore, a n. 5 piani, con un numero minimo di n. 65 stalli. Tale intervento avrebbe i seguenti vantaggi:

1) Ideale ubicazione, trovandosi a pochi metri dal capolinea superiore della Funicolare di Montesanto.

2) Utilizzazione di una cavità già completamente risanata.

3) L'esistenza di due canne di pozzo che garantirebbero la ventilazione naturale richiesta dalla legge per i parcheggi meccanici.

4) Il traslo-elevatore impegnerebbe un tratto di strada solo parzialmente percorribile dai veicoli, in quanto via Cotronei è limitato da una scala.

Questa cavità è una sola delle centinaia esistenti e dimenticate: il sottosuolo di Napoli continua ad essere sempre più un patrimonio inestimabile condannato alla degradazione.

Carlo Piciocchi