



Il cantiere della stazione TAV di Afragola: c'è ma non si vede

NAPOLI. L'assegnazione per il progetto della stazione ad alta velocità di Afragola risale al 4 novembre 2003, quando lo studio di Zaha Hadid vinse un concorso internazionale che vedeva la partecipazione tra gli altri di architetti come Peter Eisenman, Rem Koolhaas e Dominique Perrault. Il grande snodo ferroviario, nelle intenzioni, doveva rappresentare la porta del Sud e ricoprire un ruolo di interscambio per i treni che provenendo da Roma avrebbero raggiunto Calabria e Sicilia. La grande struttura, concepita come un immenso ponte sospeso, avrebbe dovuto avere, a lavori ultimati, una lunghezza di circa 350 m per un'altezza di 25 m, con i due ingressi sui versanti opposti per consentire ai viaggiatori di essere canalizzati al meglio verso le principali direttrici di trasporto. A coronamento, presso il livello più elevato della struttura, un grande centro commerciale con copertura vetrata di circa 5.000 mq, avrebbe accresciuto l'offerta di servizi, all'interno di spazi in linea con i più avanguardistici standard bioclimatici.

Al momento, tutte queste restano pure intenzioni, considerando che del generale programma nulla è stato realizzato se non il sistema di fondazione e parte dei

pilastri, visibili costeggiando la zona d'intervento. Per comprendere meglio la situazione bisogna spendere alcune considerazioni sulle cause di natura economica che hanno impedito il completamento (o, quanto meno, un inizio concreto) dei lavori.

La chiusura del cantiere era inizialmente fissata per il 2008; la Sacaim, azienda vincitrice, ottenne l'appalto con un'offerta di 59 milioni, circa 10 in meno rispetto ai costi previsti. Vistosa anomalia, considerato il triplicare degli investimenti necessari per il completamento della tratta Roma-Napoli rispetto alle stime iniziali. Le ragioni del ribasso vennero poi chiarite dalla Procura antimafia: fu dimostrato l'interesse dell'allora boss Pasquale Zagaria nel segnalare aziende di fiducia vicine al proprio clan. I lavori, mai terminati, vennero definitivamente sospesi nel febbraio 2012. Solo ad inizio 2014 un accordo tra amministrazioni e Ferrovie dello Stato ha permesso la pubblicazione di un nuovo bando pubblico. È il gruppo Astaldi (tra l'altro già impegnato nella costruzione dell'ospedale del Mare nella zona di Napoli Est che rappresenta un altro esempio di cantiere incompiuto) a vincere la commessa per un valore totale di 61 milioni e un contratto che prevede, entro i prossimi due anni, il completamento dei comparti necessari all'apertura al pubblico della stazione. Oggi, 13 luglio, alla presenza del ministro per le Infrastrutture Graziano Delrio e del governatore della Campania Vincenzo De Luca, è indetta una cerimonia ufficiale di apertura cantiere. Nonostante i buoni propositi resta un generale senso di sfiducia nei confronti di un progetto che sembra sempre lontano da una definitiva conclusione.



About Author



Stefano Lento

Nato a Napoli nel 1983, dove si laurea nel 2009 presso la Facoltà di Architettura. In seguito, incentra la sua ricerca sul valore dei contesti, lavorando dal 2009-2011 con gli studi Keller e Pica Ciamarra nell'ambito di concorsi internazionali. Nel 2012 collabora con "Ottagono" e in seguito con altre testate tra cui "Abitare", "Living Corriere della Sera", "Elledecor", "Frame magazine" e "Il Giornale dell'Architettura". Nel 2012 fonda STARTfortalents, piattaforma d'informazione per l'architettura, con l'obiettivo di fare comunicazione in maniera sempre più dinamica ed innovativa attraverso lo sviluppo di contenuti web e social strategy.

[See author's posts](#)

[!\[\]\(cbe2492b119e39e02a1dab2af4a4b296_img.jpg\) Condividi](#)