

Il fatto - L'obiettivo del progetto era collegare porto con l'autostrada attraverso un percorso quasi interamente sotterraneo

Porta Ovest, emblema delle incompiute



Porta Ovest

di Alessandro Turchi*

Per la serie "le incompiute", oggi parliamo di Porta Ovest, una infrastruttura complessa caratterizzata da una lunga gestazione e molte, troppe, difficoltà, come spesso capita nella nostra città, con cantieri che si aprono, soprattutto in prossimità delle elezioni, ma poi durano una eternità. L'obiettivo lodevole del progetto era quello di collegare il porto con l'autostrada attraverso un percorso quasi interamente sotterraneo. Un'opera che si rendeva necessaria per decongestionare

Salerno e liberarla dal traffico dei mezzi pesanti diretti al porto, sgravando il bruttissimo e scomodo Viadotto Gatto. Due gallerie a doppia corsia di due chilometri e mezzo, con un sistema di viadotti, rotatorie e svincoli per collegare città, autostrada e porto. La storia di Porta Ovest parte dal progetto del 2004, con l'intervento che è stato poi aggiudicato nel 2012, con il termine dei lavori previsto per il 2015, ed un costo iniziale stimato di 98 milioni che è salito, al momento, a circa 162 milioni di euro. Come troppo spesso capita da noi i tempi si sono

allungati per tutta una serie di motivi, che vanno dalle vicende giudiziarie, al sequestro del cantiere, alla crisi dell'azienda che si era aggiudicata l'appalto, con interdittiva antimafia, e sospensioni causate dagli scavi con danni al viadotto Autostradale A3 seguiti dal relativo contenzioso con la Società Autostrade Meridionali (SAM). E così i costi si sono impennati, fino ad arrivare ai 162 milioni di oggi.

A marzo scorso è stato finalmente abbattuto l'ultimo diaframma della galleria, con ennesima inaugurazione, rendendo i due tunnel per-

Si rendeva necessaria per decongestionare Salerno e liberarla dai mezzi pesanti

corribili e con l'obiettivo del completamento finale per l'inizio del 2026. Ma quella che è stata presentata come la conclusione dei lavori in effetti è stata solo l'arrivo di una tappa. Siamo invece in alto mare e, addirittura, c'è chi prevede il "fine lavori mai", dato che l'opera presenterebbe difetti progettuali legati alla difficoltà dei TIR a percorrere le rampe dei tornanti, ancora da costruire, ovviamente. Infatti c'è la necessità di dover avviare ancora la costruzione del cosiddetto "ottovolante" (gli snodi stradali necessari per lo smistamento del traffico) e di mettere in opera tutta una serie di lavori esterni e di finitura, che comprendono le dotazioni di sicurezza e gli impianti tecnologici all'interno dei tunnel, cioè la ventilazione, l'antincendio, la segnaletica. Insomma, se questa opera verrà mai terminata, non sarà a breve sca-

di lustri e non di mesi. Una costruzione, quella di Porta Ovest, che sembra sempre più l'emblema plastico di una città, di un'amministrazione, di un "sistema", incapaci di portare a compimento le iniziative promesse.

Piazza Cavour docet, con tredici anni di devastazione di un luogo centrale e significativo della città. Tornando a Porta Ovest, come detto, ha per ora avuto un costo ben superiore a quello previsto venti anni fa, tanto da costringere l'ANAC a muovere richiami formali che hanno evidenziato un eccessivo prolungamento dei tempi di esecuzione e l'aumento dei costi legati a nuove esigenze emerse in corso d'opera. I finanziamenti per l'opera, ricordiamolo, sono dovuti all'Unione Europea (FESR - PON), all'Autorità di Sistema Portuale, al Ministero dei Trasporti, alla Regione Campania stessa, che partecipa al progetto attraverso protocolli di intesa con l'Autorità di Sistema Portuale.

Tanti soldi, con la costante immissione di fondi, anche legati al PNRR, tanto, troppo tempo, tante aspettative, alimentate da costanti inaugurazioni e proclami.

I fatti sono però davanti agli occhi di tutti: un'opera ciclopica che, dopo oltre venti anni dalla progettazione, è ancora lontana dal completamento.

***Presidente di Salerno Migliore**

Negli anni, i costi si sono impennati, fino ad arrivare ai 162 milioni di oggi

denza, forse è lecito parlare

La riflessione -

Patrizia Spinelli, Segretario Generale Fenealulil Salerno

Riflessioni personali sul valore del femminile nei cantieri dell'Alta Velocità e sulle TBM

La notizia della selezione di nomi femminili per le TBM della linea AV Salerno-Romagnano al Monte disposta dal cantiere Consorzio Xenia mi ha fatto riflettere sul significato profondo di questa consuetudine: un gesto simbolico che parla di forza, protezione e futuro. Queste macchine scenderanno nel ventre della terra per aprire nuovi passaggi, collegare territori e generare futuro. È un'immagine potente che richiama il ventre materno: luogo di protezione, trasformazione e nascita. Un parallelismo naturale con l'energia femminile che crea, custodisce

e genera possibilità. Nel nostro settore, questa immagine non resta simbolica. Le donne sono oggi parte integrante dei cantieri: nelle direzioni tecniche, nella progettazione, nella sicurezza, nella logistica, nella ricerca e, sempre più spesso, anche nelle attività operative. Portiamo competenza, visione, cura e capacità di leggere i contesti e costruire soluzioni con equilibrio e responsabilità. Per questo considero significativa la scelta di assegnare nomi femminili alle TBM. Non è solo tradizione: è un riconoscimento culturale e simbolico del ruolo crescente delle

donne nell'edilizia e nelle infrastrutture. Donne che non sono più figure accessorie, ma protagoniste, come lo sono state le donne i cui nomi — Leucosia, Ligea, Elvira e Olga — sono stati scelti per sorteggio nell'ambito dell'iniziativa. Mentre queste TBM apriranno nuovi collegamenti e nuove possibilità, anche nel nostro mondo del lavoro continuiamo ad aprire strade, creare opportunità e costruire futuro. La forza che scava, protegge e crea — dentro la terra e dentro il lavoro — ha sempre più un volto e un nome femminile.

