

## Pillole di storia vera 1: COME HO SALVATO IL TUNNEL BORBONICO

---

Nel 1985 il Geologo Ulisse Lapegna, dirigente dell'Ufficio Sottosuolo, si fece accompagnare a un sopralluogo nel Tunnel Borbonico dove ci aspettava l'ingegnere Annibale de Cesbron de la Grennelais, funzionario dell'ENEL, raccomandato dall'Assessore al sottosuolo, perché gli trovassimo un sito dove allocare una centrale elettrica a servizio di Napoli.

All'ingegnere piacque oltremodo la parte del Tunnel Borbonico, detta **Cave Carafa**, dove la centrale si adattava perfettamente senza alcun lavoro se non quello del montaggio.

Non gradito, mi intromisi dicendo che non si poteva alienare dal complesso storico del **Tunnel Borbonico** la parte più bella, più ampia e più facilmente accessibile; per la quale, oltretutto, era stato, proprio da me, presentato un progetto per ivi costruire un garage multipiano con due accessi già operanti in Via Domenico Morelli e nella Galleria della Vittoria e altri, due da farsi, da Piazza del Plebiscito e da Via Santa Maria a Cappella Vecchia.

L'occhiata torva dell'ing. de la Grennelais avrebbe incenerito un elefante e io per difendermi gli proposi un altro sito, sempre con accesso dalla galleria della Vittoria.

Lo avevo trovato a seguito di una voragine verificatasi a Via Pallonetto a Santa Lucia, precisamente nel civico 23 di detta strada dove, scendendo in un pozzo, trovai una serie di cisterne degli antichi acquedotti e un ambiente collegato con la Galleria nel quale c'erano anche i resti di una vecchia centrale elettrica.

Il giorno dopo, con la mia vecchia moto, mi recai a Fuorigrotta, portai a vedere i grafici di questo sito ai tecnici dell'ENEL.

Li trovarono interessanti ma piccoli per il loro scopo.

Mi ricordai che proprio a ridosso dell'ambiente con la centrale c'era un'enorme china detritica che sbancata poteva dare altri spazi.

Non so se per dissuadermi o per non farsi coinvolgere in lavori che potevano risultare inutili, i tecnici mi chiesero di interessarmi di questi lavori.

Me ne interessai, e come!

Chiamai un'impresa, feci sbancare i detriti, nascondevano un muro, praticai un foro nel muro e trovai un grosso ambiente usato come discarica di detriti per cui bisognava strisciare; quest'ambiente finiva, a sua volta, con un muro, saggiato anch'esso, ci porto nella cavità 236 con accesso, diretto e a raso, da via Santa Lucia.

Rilevai il tutto e, sempre in moto, portai a vedere i nuovi grafici ai Tecnici dell'ENEL

Di spazio questa volta ce ne stava a iosa bisognava solo adattarlo.

La centrale si fece in questo nuovo spazio e il Tunnel Borbonico, ripulito, fu prima adoperato come garage senza fare alcun lavoro, utilizzando solo il piano terra e poi attrezzato con un multipiano.

All'ing. de la Grennelais non dovette piacere la mia intromissione e se la legò al dito; così, quando il collega Walter Occhiuzzi, che faceva parte del Consiglio dell'Ordine degli Ingegneri, propose, a mia insaputa, la mia candidatura all'elezioni da farsi, l'ing. de la Grennelais chiese: *"è quello che va in giro sempre con una vecchia moto?"*

*Si!*

*Allora no, no, non è il caso.*

Il collega mi telefonò per sapere cosa avevo fatto all'ingegnere dell'ENEL?

Avevo salvato, dalle sue mire, il **Tunnel Borbonico**.

A proposito, forse non sapete che il **Tunnel Borbonico** non sta più a Via Domenico Morelli dove lo costruì l'architetto **Errico Alvino** entro il 1855 per consentire una via di fuga ai regnanti; ma, per sentenza di un magistrato, sta a Piazza San Gaetano.

Lo dico perché chi volesse visitarlo, non lo deve cercare col nome Tunnel Borbonico, come è riportato in migliaia di libri, enciclopedie, trattati, vocabolari, guide, ecc. ma col nome **Galleria Borbonica** .....