

L'intervento

Metrò, la Linea 6 oltre Bagnoli

di **Roberto Calise**

Entro il 2022, Napoli vedrà l'apertura di un'infrastruttura attesa da trent'anni: la Linea 6 della metropolitana, che collegherà Fuorigrotta a piazza Municipio (dove avverrà l'interscambio con la Linea 1), passando per la fascia costiera di Chiaia e Mergellina. Opera che, è bene evidenziare, sarà dotata di pochi e vecchi treni e mancherà di un deposito: ciò significa che, con tutta probabilità, non si potrà garantire nell'immediato un servizio frequente. Un tema gestionale pesante che si lega alle future espansioni della linea, i cui lavori, essendo competenza del Consorzio Metropolitana di Napoli e di Hitachi su committenza del Comune di Napoli, sono un argomento infrastrutturale centrale su cui il prossimo sindaco dovrà pienamente impegnarsi. Secondo un progetto elaborato dallo studio d'architettura Hitaka e approvato nel novembre 2009 dal Comune con delibera di giunta n. 1955, la Linea 6 dovrebbe vedere il suo futuro sviluppo (con tanto di deposito) nell'area ex-Ilva di Bagnoli. Tale prolungamento è stato più volte messo in discussione, complice l'intervento di Invitalia come soggetto attuatore della bonifica di quell'area, che ha rimescolato le carte progettuali in tavola cambiando il progetto definitivo già approvato dal Comune, senza un reale confronto con la città.

Nel programma elettorale di Gaetano Manfredi il prolungamento a Bagnoli è una prospettiva ben salda. Ora, resta da capire come. Infatti, l'attuale conformazione ipotizzata da Invitalia comporta nei fatti l'attestarsi definitivo della Linea 6 davanti Coroglio, senza possibilità di sviluppi ulteriori. Tuttavia, in un contesto in cui negli ultimi anni a livello comunale non è stato progettato neanche un chilometro di nuove linee su ferro, l'attuale campagna elettorale offre l'occasione di rilanciare idee e proposte per sfruttare appieno il grande potenziale della Linea 6. Dunque, perché non immaginare uno studio di fattibilità per verificare la possibilità di prolungarla oltre l'area ex-Ilva? In questo modo, si potrebbe collegare il borgo storico di Bagnoli scambiando con l'attuale Cumana, che l'Eav intende interrare in un prossimo futuro, eliminando così una trincea urbana che taglia il quartiere fin dal 1889: prospettiva che il prossimo sindaco

dovrà certamente discutere con l'ente regionale. Successivamente, la Linea 6 potrebbe incrociare la Linea 2 delle Ferrovie dello Stato a ridosso dell'area ex-Nato, anch'essa al centro di futuri progetti di riqualificazione, fungendone da volano. E poi, proseguire verso Agnano con i suoi da sempre sottoutilizzati ed eternamente in crisi ippodromo e terme, fornendo rapido accesso anche ai tanti lavoratori delle piccole aziende che caratterizzano il quartiere. Infine, il metrò potrebbe attestarsi a Pianura, città nella città con i suoi circa 58.000 abitanti (dimensioni di Comuni come Avellino e Benevento) e da sempre lasciata ai margini dell'impegno amministrativo, qui scambiando con l'unica ferrovia dell'intero sistema partenopeo non interconnessa con altre: la Circumflegrea. Un simile progetto cambierebbe la vita di centinaia di migliaia di cittadini, rilanciando aree storicamente in sofferenza e consentendo anche a chi necessita di arrivare a Napoli dalle zone limitrofe (Quarto, Monterusciello, Pozzuoli) di poter accedere già nelle zone di Pianura/Agnano/Bagnoli ad un collegamento rapido verso il cuore della città, riducendo la pressione sugli assi trasportistici localizzati verso il centro. Così facendo, si aumenterebbe la coesione sociale e territoriale, contribuendo davvero, e non a parole, a ridurre il gap con le periferie, innescando anche un virtuoso circolo di apprezzamento immobiliare soprattutto per le fasce più deboli della popolazione, come le giovani coppie di lavoratori. La campagna elettorale è per antonomasia il tempo di progetti e idee in grado di restituire un orizzonte alla città: proprio quello che è mancato nell'ultima decade, come giustamente evidenziato da Ennio Cascetta sulle pagine de "La Repubblica" lo scorso 26 agosto. La Linea 6, in questa nuova forma, può essere il progetto infrastrutturale caratterizzante per la Napoli del prossimo decennio, nel segno di un rinnovato slancio grazie anche alle risorse del Next Generation Ue. Chi se ne farà carico, avrà certamente l'attenzione e la fiducia dei tanti, troppi napoletani lasciati ai margini dell'azione amministrativa, e della vita della città.

L'autore è responsabile dei trasporti nel Pd di Napoli