

22 dicembre 2022

Bagnoli e il fantasma della Linea 6

di **Roberto Calise**

Era l'ottobre del 2010 quando la "Porta del Parco" a Bagnoli veniva inaugurata. La struttura, costata più di 50 milioni, assieme all'abbandonato Parco dello Sport e al Turtle Point, doveva rappresentare la visione della nuova Bagnoli: un centro polifunzionale dedicato al turismo all'ingresso di quella che un tempo era una delle fabbriche più grandi d'Italia.

Da più di dieci anni, la simbolica Porta era chiusa, bloccata come l'intero dossier dell'area ex Ilva. Ora, per input del Comune riapre per ospitare alcuni concerti natalizi: un bel segnale per la città, una speranza di ripartenza per l'enorme e alquanto confuso libro dei sogni di Bagnoli. Nella visione dell'epoca, alla Porta si sarebbe potuti arrivare con la metropolitana: era parte del progetto di prolungamento della Linea 6 da Fuorigrotta, opera fondamentale per lo sviluppo a ovest della città di cui si sono perse le tracce.

L'area ex-Italsider, si sa, è sottoposta da anni ad un commissariato di governo: una pagina politica controversa che ha suscitato aspri dibattiti in città. Una volta insediata la struttura commissariale, per ragioni che appaiono inspiegabili fu ignorato l'esistente progetto preliminare del prolungamento della Linea 6, già approvato (e verosimilmente pagato) dal Comune di Napoli il 26 novembre 2009 con delibera n. 1955 della giunta Iervolino. Il definitivo fu poi consegnato nel settembre 2010. Quell'idea vedeva il metrò arrivare fino alla Porta del Parco, lambendo il nucleo storico di Bagnoli, aumentando la coesione sociale e territoriale di una borgata che aspetta da troppo tempo un rilancio all'ombra del fu Ilva.

Invece, l'attuale progetto del commissariato e inserito negli accordi quadro recentemente sottoscritti dal Comune disegna una linea che muore a Coroglio, lontano da tutto e con l'ultimo tratto all'aperto: una scelta che si fa fatica a

comprendere, e che creerebbe un'ulteriore trincea urbana in una zona che già vede poco distante la Cumana spaccare il quartiere.

Inoltre, questa conformazione impedisce il futuro sviluppo del metrò, che con uno studio di fattibilità potrebbe procedere oltre Coroglio nell'area ex Nato, poi Agnano, fino a Pianura toccando la Circumflegrea, l'unica ferrovia non interconnessa con il resto del sistema su ferro. La Linea 6 potrebbe diventare così un progetto-bandiera per l'attuale amministrazione: la metropolitana delle aree che attendono da tempo nuove funzioni, e che possono essere rilanciate solo da maggiore accessibilità. Un'idea iconica per fare davvero coesione spaziale in quartieri periferici storicamente poco considerati dalla politica, rendendoli attrattivi grazie ai costi più accessibili sia per il mercato abitativo che per quello turistico. Questa decisione, se presa, darebbe un senso trasportistico completamente nuovo all'intera Linea 6, avvicinando i Comuni a ovest (Quarto, Pozzuoli, l'area domizia) col cuore di Napoli, intercettando i flussi veicolari alle porte d'ingresso della città grazie allo scambio tangenziale-ferro, e darebbe un senso nuovo anche all'area di Bagnoli.

Si risponderà: portare avanti il progetto del commissariato è continuità amministrativa. Se è questo il tema, allora perché non si è partiti da quanto approvato già ben tredici anni fa? Il tempo è una variabile relativa, che cambia in base agli obiettivi: meglio dunque ricominciare, discutendo con le comunità e le Municipalità e non calando dall'alto i progetti, così da lasciare in eredità ai cittadini un'infrastruttura che sia davvero utile per parlare alla Napoli del domani e non a quella di un eterno presente. Il senso ultimo della buona politica, che in questa città tante volte ha avuto le sembianze di un treno del metrò.

© RIPRODUZIONE RISERVATA