

L'intervento

Proposte sulla Linea 6 in zona flegrea

di **Uberto Siola**

Il Comune di Napoli ha bandito di recente un'interessante gara sullo sviluppo ad occidente della Linea 6.

Questa gara sollecita una giusta attenzione su una linea che, nata in sordina, può contribuire alla razionalizzazione dei trasporti su ferro nella zona flegrea della città. La gara, intelligentemente, richiede un contributo di idee, prima di tutto, senza escludere la possibilità di una conclusione negativa sulle varie ipotesi che si affacciano al dibattito.

La gara suggerisce due tipi di considerazioni.

La prima riguarda l'opportunità che un sistema di trasporto su ferro in zone fortemente urbanizzate ed abitate richiede una duttilità nella scelta di tipologia di trasporto. Anche se tutto ovviamente deve rientrare in una logica di sistema, non è detto che i vettori e le caratteristiche relative debbano essere le stesse.

Ad esempio, nel caso di cui stiamo discutendo, non si possono considerare la tratta per Posillipo e quella per Nisida alla stessa stregua della tratta principale per la quale, partendo da Campegna, è più opportuno progettare nuove sinergie sia con il sistema del ferro sia in chiave di intermodalità, andando a dialogare ed armonizzarsi nella zona di Bagnoli con la linea gestita dalla FFSS, con le linee Eav (Cumana e nuova bretella) e creando una porta intermodale in un'adeguata area in prossimità dell'uscita della Tangenziale di Agnano. Inoltre, considerando i tempi di realizzazione che, inevitabilmente, non appaiono brevi, anche in considerazione che stiamo in zone potenzialmente

archeologiche, bisogna in un certo qual modo giustificare il fastidio che si abbatte sulla città, per cantierizzazioni lunghe, con operazioni di più vasta portata che riguardano l'assetto dell'area ed anche la sua modernizzazione tecnologica.

In pratica una riflessione sulla L6 in zona flegrea richiede una attenzione più complessiva sull'area urbanizzata che viene toccata, anche se a quote diverse, dal progetto infrastrutturale.

Quindi: la riduzione o la giustificazione dei tempi di realizzazione dell'infrastruttura richiede una progettazione di interventi urbani che comunque compensino il fastidio della cantierizzazione.

Inoltre la scelta della tipologia di sistema ferroviario, in una visione integrata della rete, deve prevedere, o per lo meno non scartare, il ricorrere all'uso di più sistemi, collegati fra loro in una ovvia visione sistemica.

In definitiva:

questa gara può e deve aprire una discussione che non può essere repressa in una logica di settore, come la logica dei finanziamenti purtroppo richiede, ma deve aprirsi ad una discussione che veda in campo competenze al di là dei settori in cui è suddivisa, frazionata, l'azione pubblica, per ritrovare il respiro di una capacità di leggere la città e le sue parti nella loro globalità.

È un auspicio che, mio parere, dovrebbe diventare anche un impegno da parte di chi ci governa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA