

20 luglio 2023

La mobilità diventa classista

di **Roberto Calise**

Pochi giorni fa è stato inaugurato il collegamento sotterraneo fra il porto e la stazione del metrò di piazza Municipio, fondamentale per lo scalo marittimo con più passeggeri in Italia (dopo quelli dello Stretto di Messina). Il tunnel ha anche un altro scopo: sarà infatti l'interscambio fra Linea 1 e Linea 6 quando, fra un anno, la nuova metropolitana entrerà in servizio (5,5 km per 8 stazioni). Un'infrastruttura nata sulle ceneri della Linea Tranviaria Rapida (Ltr) pensata per i Mondiali di Italia '90. Si realizzarono poche centinaia di metri, poi il progetto fu sepolto da Tangentopoli. A inizio anni Duemila si decide di recuperare quanto già costruito e di trasformare la Ltr in una vera metropolitana. Dopo lavori infiniti, proteste di comitati cittadini, episodi drammatici (nel 2013 crolla parte di un palazzo alla Riviera di Chiaia, per problemi nel vicino cantiere della fermata Arco Mirelli), si vede finalmente la luce in fondo al tunnel — è proprio il caso di dirlo — per un'opera che cambierà la mobilità di buona parte della fascia costiera partenopea. Questo il presente. Sul futuro, tante le questioni aperte.

continua a pagina **6**

SEGUE DALLA PRIMA

In primis la mancanza di un deposito che condizionerà la frequenza dei treni. Infatti, non avendo spazio per ricoverarne di nuovi, il servizio comincerà con i vecchi mezzi ex Ltr, insufficienti a far fronte alle esigenze di una metropolitana moderna. Il Comune si sta muovendo: grazie a un accordo con le Ferrovie dello Stato realizzerà il nuovo deposito nelle aree abbandonate della stazione Fs di Campi Flegrei. Incerti però sono i tempi, su cui servirebbe maggior chiarezza. Vi è poi il cruciale tema dei prolungamenti. È da poco scaduta la gara per la progettazione di due future diramazioni della linea. Una arriverà a Posillipo in piazza San Luigi, permettendo di rompere lo storico isolamento del quartiere e ripensare linee bus come il noto 140, troppo lunghe per essere realmente efficienti. L'altra estensione è verso Bagnoli nell'area ex Italsider, da anni sottoposta a un Commissariato di Governo vissuto in passato dalla città come un «corpo estraneo» e causa di aspri scontri politici. Per ragioni tuttora poco chiare si è ignorato l'esistente progetto preliminare del prolungamento della Linea 6, già approvato dal Comune di Napoli il 26 novembre 2009 con delibera n. 1955 della giunta Iervolino. Il definitivo fu poi redatto nel settembre 2010. Quell'idea vedeva il metrò arrivare dai Campi Flegrei fino alla Porta del Parco su via Diocleziano, lambendo il nucleo storico di Bagnoli e aumentando così la coesione sociale e territoriale di una borgata che aspetta da troppo tempo un rilancio all'ombra del fu Ilva. L'ampliamento ora proposto finisce invece a Coroglio, non servendo un'ampia porzione di territorio e senza consentire ulteriori sviluppi: la Linea 6 potrebbe infatti travalicare Bagnoli verso

l'area ex Nato, toccando Agnanò con il sottoutilizzato ippodromo fino a Pianura per scambiare con l'unica ferrovia che non è interconnessa con altre, la Circumflegrea. Centinaia di migliaia di abitanti (solo a Pianura ve ne sono 50.000) ad oggi tagliati fuori dal trasporto rapido di massa. Un'idea che consentirebbe di intercettare anche il traffico proveniente dai Comuni a ovest di Napoli, diminuendo la pressione sul capoluogo. Un progetto-manifesto di rilancio per aree da sempre lasciate ai margini dell'agenda politica che l'attuale amministrazione potrebbe intestarsi, e rilanciato qualche giorno fa anche da Uberto Siola che ha firmato alcune stazioni del metrò prossime all'apertura. Napoli sta diventando una città classista, che si restringe a causa di una mobilità che non funziona. Il risultato si vede ogni giorno nel traffico fuori controllo. Il trasporto pubblico riqualifica socialmente i quartieri rivitalizzandone l'economia e il mercato immobiliare per cittadini, turisti e studenti. Stupisce che questi concetti faticino a diventare patrimonio comune di una politica locale che sembra distratta, se non assurdamente divisa, come nell'incomprensibile querelle sul raddoppio della Circumvesuviana a Castellammare. Si coinvolga la cittadinanza, ascoltandola, non calando i progetti dall'alto: dall'estensione della Linea 6 può dipendere il futuro di intere parti di città. Tempo, se si vuole, ce n'è. Di recente, con un sondaggio online gli abitanti di Los Angeles hanno scelto il percorso del futuro sviluppo del metrò cittadino. Ci si riesce in una megalopoli di 11 milioni di abitanti, perché non provarci anche nella ben meno popolosa Napoli?

© RIPRODUZIONE RISERVATA