



Roberto Calise

**LA METROPOLITANA
EUROPEA**

Le politiche che stanno cambiando Napoli



EDITORIALE SCIENTIFICA

Roberto Calise

LA METROPOLITANA EUROPEA

Le politiche che stanno cambiando Napoli

EDITORIALE SCIENTIFICA

Proprietà letteraria riservata

© Copyright 2021 Editoriale Scientifica s.r.l.
via San Biagio dei Librai, 39
Palazzo Marigliano
80138 Napoli

www.editorialescientifica.com info@editorialescientifica.com

ISBN 979-12-5976-082-1

INDICE

<i>Indice delle figure</i>	XI
<i>Indice delle tabelle</i>	XI
<i>Presentazione</i>	1
<i>Prefazione</i>	3
<i>Introduzione. Un set a Piazza Dante</i>	9

CAPITOLO I L'EUROPA INFRASTRUTTURALE DELLA POLITICA COMUNE DEI TRASPORTI

I.1. Breve riassunto del processo d'integrazione europea	15
I.2. La svolta degli anni '80 della Politica Comune dei Trasporti (PCT)	21
I.3. Dall'integrazione negativa a quella positiva: gli anni '90 e le reti TEN-T	26
I.4. Verso l'allargamento ad Est: il Libro Bianco del 2001 e la Carta di Napoli 2003	30
I.5. La crescente attenzione europea verso la dimensione urbana	36
I.6. L'obiettivo dello Spazio Unico Europeo dei Trasporti e le nuove TEN-T	41
I.7. Fra infrastrutture, gestione dei servizi e ambiente: verso il Green Deal	50

CAPITOLO II NAPOLI IN VIAGGIO: GENESI E DESTINO DELLA LINEA 1

II.1. L'era delle città, l'era del trasporto pubblico	59
II.2. Il trasporto pubblico a Napoli: una breve panoramica storica	62
II.3. L'urbanizzazione massiccia del dopoguerra e la necessità di nuove infrastrutture	64
II.4. I primi, veri passi della Linea 1: dagli anni '80 a Tangentopoli	70

II.5.	La nuova visione sulla mobilità di un rinnovato Comune di Napoli	75
II.6.	Rielaborando il progetto della Linea 1: le stazioni dell'arte	82
II.7.	Ampliare la visione: la Metropolitana Regionale e il Piano delle Cento Stazioni	90
II.8.	Nonostante tutto, verso il completamento della Linea 1	102

CAPITOLO III LA LINEA 1 FRA NAPOLI E L'EUROPA

III.1.	Un metrò chiamato desiderio	119
III.2.	L'analisi ex-post della Commissione Europea	122
III.3.	Il ruolo chiave dell'Europa	126
III.4.	L'importanza della capacità manageriale	133
III.5.	Una singolare storia di successo	141
	<i>Conclusioni. Next Generation Napoli</i>	155
	<i>Appendice I. Crono-metrò</i>	167
	<i>Appendice II. La Carta di Napoli</i>	183
	<i>Ringraziamenti per un'opera collettiva</i>	185
	<i>Indice dei nomi</i>	189
	<i>Bibliografia</i>	
	Pubblicazioni	193
	Documenti dell'Unione Europea	195
	Leggi, atti aventi forza di legge, bollettini ufficiali	197
	Rapporti e studi	198
	Articoli da riviste specialistiche	199
	Articoli da testate di informazione e siti internet	201
	Risorse online	202

Indice delle figure

<i>Immagine 1: Il progetto della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) dopo la riforma del 2013</i>	49
<i>Immagine 2: La rete dei trasporti su ferro a Napoli al 1960</i>	65
<i>Immagine 3: La Linea 1 della metropolitana di Napoli al 1993</i>	74
<i>Immagine 4: Le linee 1 e 6 della metropolitana di Napoli entro il 2022</i>	107
<i>Immagine 5: La rete dei trasporti su ferro a Napoli entro il 2022</i>	117
<i>Immagini 6-7: Stazione Dante ad opera di Gae Aulenti, ieri e oggi</i>	146
<i>Immagini 8-9: Stazione Materdei ad opera di Alessandro Mendini, ieri e oggi</i>	147
<i>Immagini 10-13: Stazione Garibaldi ad opera di Dominique Perreault, ieri e oggi</i>	148-149
<i>Immagini 14-15: Stazione Toledo ad opera di Oscar Tusquets Blanca</i>	150
<i>Immagini 16-17: Stazione Università ad opera di Karim Rashid</i>	151
<i>Immagini 18-19: Stazione Municipio ad opera di Alvaro Siza ed Eduardo Souto de Moura, di prossimo completamento</i>	152
<i>Immagini 20-21: Stazione Duomo ad opera di Massimiliano Fuksas, di prossimo completamento</i>	153

Indice delle tabelle

<i>Tabella 1: L'evoluzione del progetto della Linea 1 (1978 – oggi)</i>	83
<i>Tabella 2: Inaugurazioni dei vari segmenti della Linea 1 e previsioni future</i>	103
<i>Tabella 3: Costo stimato dei vari segmenti della Linea 1 di competenza del Consorzio MN e fondi europei stanziati</i>	132

PRESENTAZIONE

di Ennio Cascetta

Presidente del Consorzio Metropolitana di Napoli s.p.a.

Il volume di Roberto Calise è un tentativo molto ben riuscito di raccontare, nel tempo e nello spazio, cosa è e cosa dovrebbe essere una metropolitana. Ha il pregio della ricchezza di informazioni e della sintesi. Parte da lontano per arrivare all'oggi. Illustra bene cosa siano le infrastrutture nel mondo dei trasporti, con una evidente passione per i treni che tutti noi ci portiamo dentro da sempre. Tuttavia, a mio avviso ancor più importante è stata la capacità di mostrare come in una città come Napoli, quando si ha una visione europea e di lungo periodo, si possano realizzare opere che il mondo ci invidia. *The most beautiful metro in the world* – il claim con cui si è soliti indicare la Linea 1 partenopea – non è solo uno slogan pubblicitario, ma è la realtà di un progetto che ha visto coinvolti tecnici e aziende di altissimo profilo per un'infrastruttura che non è solo bellissima, grazie ai tanti artisti provenienti da tutto il mondo che con le loro opere l'hanno resa celebre ovunque. Per realizzare la metropolitana di Napoli sono state utilizzate tecnologie all'avanguardia per un progetto strepitoso che ci ha portati a realizzare scavi sotterranei paragonabili alle dimensioni di uno stadio di calcio, ad arrivare a profondità di solito impensabili per una metropolitana, a “contendere” lo spazio a cinquanta metri sotto il mare, a fare i conti con un sottosuolo ricco di un giacimento archeologico che ha comportato continui cambiamenti nei progetti. Certo, bisogna completarla al più presto – e in tal senso mi sento coinvolto in prima persona per condurre a termine questa straordinaria avventura che da oltre vent'anni è al centro dei miei pensieri. Calise riesce a mettere Napoli al centro d'Europa, e questo è un merito importante: perché questa città deve tornare ad essere una vera capitale continentale.

PREFAZIONE

di Vincenzo Amendola
*Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio
con delega agli Affari Europei*

Il libro di Roberto Calise racconta una storia di successo. La metropolitana Linea 1 di Napoli, con le sue stazioni dell'arte, è stata frequentemente oggetto, a livello internazionale, di attenzione giornalistica, nonché accademica e specialistica, per le peculiarità ingegneristiche, architettoniche ed archeologiche di un'infrastruttura unica nel suo genere. Meno nota è invece la storia del "binario" europeo della metro, ossia del proficuo dialogo Napoli-Bruxelles che ha permesso all'opera di ricevere cospicui cofinanziamenti europei nell'arco dei quarantacinque anni di questo viaggio, iniziato nel 1976. All'autore va dunque il merito di aver ripercorso l'itinerario della metropolitana partenopea osservandolo dalla speciale angolatura europea.

In un'Italia che generalmente si colloca agli ultimi posti delle classifiche degli stati UE in termini di capacità di spesa dei fondi europei, la Linea 1 di Napoli rappresenta senza dubbio una felice eccezione. Nel complesso, dalla fine degli anni '70 in poi, le linee di finanziamento concesse da Bruxelles hanno coperto circa un quarto dei costi complessivi di realizzazione dell'opera, andando ad affiancare in modo sinergico i fondi erogati negli anni dalle istituzioni locali, regionali e nazionali, che hanno sempre creduto nella rilevanza del progetto.

Come attentamente ricostruito da Calise, la politica europea dei trasporti è un pilastro del processo di integrazione europea. Prevista già dal Trattato istitutivo della Comunità Economica Europea (CEE) del 1957, la competenza delle istituzioni in materia ha iniziato ad esprimere il suo potenziale soltanto trent'anni dopo. Su impulso del Libro Bianco sul "completamento del mercato interno" del 1985, voluto dal Presidente della Commissione europea Jacques

Delors, l'Europa ha gradualmente compreso l'importanza di una politica dei trasporti comune in quanto architrave essenziale della costruzione e dello sviluppo del mercato unico europeo. Un'Europa meglio connessa e più vicina è indispensabile per la creazione di un mercato più coeso e competitivo, che non lasci indietro nessuna delle regioni del continente.

Nel corso degli anni, la questione della mobilità urbana ha acquisito un peso sempre maggiore nel contesto della politica dei trasporti dell'UE: nelle parole della Commissione Europea, ben enfatizzate nel libro, la mobilità nelle città è considerata il "nucleo centrale del trasporto a lungo raggio". Le aree urbane rappresentano il fondamentale "ultimo miglio" della rete europea dei trasporti sia per i passeggeri, sia per le merci. Per una fruizione completa, da parte di cittadini ed imprese, dei benefici dell'Europa sempre più interconnessa del futuro, è quindi cruciale il potenziamento, in chiave sostenibile, dei sistemi della mobilità delle grandi città del continente. Napoli, con la sua metro e le altre infrastrutture per il trasporto locale, non fa eccezione.

L'esperienza della Linea 1 della metropolitana partenopea ha incrociato per la prima volta la strada dei finanziamenti comunitari addirittura prima della nascita di una compiuta politica dei trasporti europea, avendo l'opera beneficiato già nel 1979 dei primi fondi europei, erogati dal Fondo Sociale Europeo (FSE) e dall'allora nascente Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Premiata con numerosi riconoscimenti internazionali, la metro è senza dubbio il fiore all'occhiello del sistema della mobilità partenopea. Al di là degli indubbi vantaggi in termini di miglioramento della mobilità dei cittadini napoletani, la realizzazione della Linea 1 ha sortito nel tempo un effetto moltiplicatore rilevante anche in tanti altri settori, dalla tutela dell'ambiente all'occupazione, dalla riqualificazione del patrimonio immobiliare cittadino, alla rigenerazione sociale del contesto urbano.

Come ormai tutti gli ambiti della società contemporanea, anche il tema dei trasporti va oggi ripensato nell'ottica della transizione ecologica. Sull'importanza delle connessioni tra la politica dei trasporti e quella della tutela dell'ambiente l'Europa ha posto l'accento già trent'anni fa, anticipando con quest'approccio molti

altri attori della comunità internazionale. All'indomani dello scoppio della pandemia da COVID-19 l'Unione Europea, proseguendo nel solco del percorso già inaugurato dal *Green Deal* di fine 2019, riporta il tema al centro del dibattito con rinnovata forza. La mobilità – e quindi il sistema dei trasporti – delle città europee va necessariamente ripensata in un'ottica *green*, tenendo sempre a mente l'orizzonte dell'obiettivo UE del raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Come ricorda puntualmente l'autore, uno degli obiettivi della “Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente” annunciata dalla Commissione lo scorso anno è quello di avere almeno 100 città in Europa a impatto climatico zero già entro il 2030.

Un'economia più *green* è anche un'economia più digitale. Molte delle sfide legate ai cambiamenti climatici potranno essere opportunamente affrontate solo con il contributo fondamentale delle tecnologie digitali. In primis, la prova della realizzazione di un sistema di trasporti efficiente e sostenibile dal punto di vista dell'ambiente. I trasporti del futuro non potranno prescindere da tecnologie abilitanti come il 5G, l'intelligenza artificiale, il *cloud computing*, i sistemi di navigazione satellitari (settore nel quale l'UE gioca un ruolo da protagonista, con il programma europeo Galileo). La pandemia da COVID-19 ci ha mostrato, inoltre, che il miglioramento della mobilità nelle nostre città è decisivo anche dal punto di vista delle politiche sanitarie, che nell'immediato futuro vanno ridisegnate tenendo conto di uno scenario in gran parte mutato.

L'Europa con le sue città, dove vive gran parte della popolazione, si trova quindi oggi di fronte ad una sfida epocale, contrassegnata dalla doppia transizione ecologica e digitale e dal necessario ripensamento del nostro modo di vivere, con profonde implicazioni sociali e sanitarie. Diversamente dal passato, l'UE si trova oggi ad affrontare la ripartenza dopo la gravissima crisi economica e sociale innescata dalla pandemia con strumenti e risorse concreti, e non più soltanto con prese di posizione e dichiarazioni d'intenti.

L'ambizioso programma di aiuti per la ripresa “Next Generation EU”, approvato dal Consiglio Europeo del luglio 2020, dopo un faticoso negoziato nel quale l'Italia ha giocato un ruolo di primo piano, pone al centro dell'attenzione gli investimenti legati al *green*

e al digitale. Il 30% degli aiuti è assegnato agli investimenti sulla transizione ecologica, mentre il 20% dei fondi è destinato a quelli legati alla trasformazione digitale. Il “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” (PNRR), presentato dal governo italiano a Bruxelles a fine aprile 2021, ai fini dell’erogazione dei fondi spettanti all’Italia, assegna importanti risorse ad infrastrutture e trasporti. Nell’ambito della Missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica”, circa 8 miliardi di Euro sono destinati a progetti di investimento finalizzati a rendere il trasporto locale più sostenibile, mentre la Missione 3 è interamente dedicata alle “Infrastrutture per una mobilità sostenibile”, con un’allocazione di circa 31 miliardi. All’interno di quest’ultima, sono previste risorse, ad esempio, per la riqualificazione delle stazioni del servizio ferroviario metropolitano della Linea 2 di Napoli.

Napoli si trova oggi a dover ripartire con il convinto rilancio del suo sistema della mobilità locale. La fase che si è appena aperta a livello europeo e nazionale offre importanti opportunità di crescita, che la città è chiamata a cogliere, partendo dal notevole capitale accumulato negli scorsi decenni in questo settore, a partire proprio dall’infrastruttura della metropolitana. Ma il rilancio del sistema di trasporto locale va pensato ed inserito anche in un quadro più ampio. La spina dorsale della politica europea dei trasporti è costituita dalla rete transeuropea dei trasporti (meglio conosciute come TEN-T, l’acronimo in lingua inglese). L’UE si prefigge l’obiettivo di creare, in questo modo, una rete dei trasporti unica per tutto il continente che sia intermodale, integrando il trasporto terrestre (su gomma e su ferro) con quello marittimo e aereo. Ad essa si affiancano, nelle intenzioni di Bruxelles, infrastrutture analoghe nei settori dell’energia e delle telecomunicazioni. In particolare, la “rete centrale” di questo network, da costruire entro il 2030, si fonda su 9 “corridoi”, che attraversano almeno tre stati membri ed includono un numero minimo di tre differenti modalità di trasporto, nonché l’accesso ai porti marittimi.

Quattro sono i corridoi che interessano l’Italia. Uno in particolare, quello “Scandinavia-Mediterraneo”, passa per Napoli, per poi proseguire il suo percorso verso sud, lungo la costa tirrenica. La città partenopea è inoltre snodo di collegamento tra il corridoio e le

“autostrade del mare”, che nel disegno europeo rappresentano la dimensione marittima della TEN-T. Nel contesto di un Mediterraneo che negli ultimi anni ha ritrovato centralità, in termini di rotte commerciali e dal punto di vista della sicurezza, si schiuderanno nel prossimo futuro opportunità ulteriori di crescita per la città partenopea.

INTRODUZIONE

Un set a Piazza Dante

È un assoluto pomeriggio del gennaio 2021. Il COVID-19 ha rallentato il mondo, ma, dopo quasi un anno di restrizioni, alcune attività possono ripartire in sicurezza: fra queste, le riprese per film e serie TV. Napoli si trasforma in un set a cielo aperto per diverse fiction¹ come *L'amica geniale*, trasposizione di alcuni romanzi della partenopea Elena Ferrante, autrice fra le più lette al mondo. Grazie ad un attento lavoro filologico portato avanti da tante realtà locali che preservano la memoria della città, quali ad esempio l'Archivio Fotografico Riccardo Carbone², è possibile rievocare l'atmosfera dei libri, che si svolgono in un arco narrativo che va dagli anni '50 ai giorni nostri: un viaggio nel tempo fatto di vestiti, giornali, insegne dei negozi, libri, oggetti, mezzi di trasporto sia pubblici che privati, tutti rigorosamente d'epoca. Luoghi classici della città come piazza del Gesù, la Galleria Principe di Napoli, piazza Carlo III, corso Umberto sono invasi da un esercito di figuranti, dando l'impressione a chi li incrocia di essere catapultati all'improvviso in un altro decennio. In particolare, grande è stato lo stupore per tanti cittadini un po' più in là con gli anni nel rivedere piazza Plebiscito, forse il luogo più iconico di Napoli, trasformata di nuovo in un enorme parcheggio, così com'era prima che la zona fosse pedonalizzata in occasione del G7 del 1994, ospitato nell'adiacente Palazzo Reale. Da allora, la piazza è rimasta chiusa al traffico ma aperta alla città, nella felice definizione dell'architetta milanese Gae Aulenti³,

¹ La Repubblica, *Cinema, la Napoli dei set: 40 produzioni nonostante la pandemia*, 7 febbraio 2021.

² Cfr. Roberto Calise, *L'inedita memoria trasportistica dell'Archivio Fotografico Riccardo Carbone*, 24 luglio 2020, disponibile sul sito www.robertocalise.it.

³ Riccardo Marone, *Postfazione*, in Aldo Capasso (a cura di), *Piazze e città*, Collana Studi del Mezzogiorno della Camera di Commercio, Prismi Editore, Napoli, 2001, p. 291.

ospitando decine di installazioni artistiche, concerti, raduni politici: solo la magia del cinema ha potuto far riempire per un pomeriggio l'immenso emiciclo di auto e moto d'altri tempi, contando sul fatto che la piazza è rimasta intatta nelle sue componenti storico-artistiche, prestandosi così alla perfezione per la finzione scenica.

Di tutti i luoghi toccati dalle riprese, solo uno è profondamente mutato, non nella bellezza dei suoi edifici, ma nella sistemazione urbanistica: piazza Dante. Per gli autori de *L'amica geniale* sarà stato un po' più complesso riprodurre l'atmosfera dei tempi andati, poiché quello spazio è stato interessato dalla realizzazione della più importante opera pubblica cittadina degli ultimi cinquant'anni: la Linea 1 della metropolitana. Sarà proprio Gae Aulenti a progettare la stazione inaugurata nel 2002, con una risistemazione superficiale della piazza che ne comporta la totale pedonalizzazione. Così, dove nella fantasia della fiction i personaggi di Elena Ferrante aspettano un bus o prendono al volo un passaggio su una Vespa d'epoca, la nuova piazza Dante è vissuta quotidianamente dai cittadini come un ormai consolidato spazio di socialità e aggregazione, al riparo dall'opprimente traffico partenopeo.

Un luogo riqualificato che preserva la bellezza storica degli edifici, garantendo al contempo un moderno servizio di trasporto per i cittadini. Quest'immagine è probabilmente il senso ultimo e più immediatamente percettibile del progetto della metropolitana di Napoli, che questo libro si prefigge di affrontare da una prospettiva inedita: quella europea. C'è un'ampia letteratura sul progetto del metrò dal punto di vista architettonico ed ingegneristico. Tuttavia, forse ancora più importante è il fatto che la Linea 1 rappresenti per Napoli l'evento chiave – e il più simbolico – del processo di integrazione europea, che si è declinata sui tanti territori dell'Unione attraverso la Politica Comune dei Trasporti (PCT) e i ben noti fondi europei: risorse fondamentali per lo sviluppo e il completamento non solo della metropolitana, ma dell'intero sistema trasportistico campano.

Ricostruendo l'evoluzione della politica europea dei trasporti e parallelamente l'evoluzione del progetto della Linea 1, questo testo vuole fornire al lettore, e a chi si candida nel prossimo futuro a guidare Napoli, una storia di *policy making* di successo. Una "cassetta

degli attrezzi” da cui attingere, affinché dal recente passato possa emergere una lezione da rendere attuale, anche in vista di una rinnovata centralità del progetto europeo, all’indomani della pandemia da Coronavirus con il miliardario piano di aiuti denominato Next Generation EU. Un’Europa che deve tornare ad essere per Napoli un orizzonte, ristabilendo con la realtà di Bruxelles un proficuo rapporto all’altezza della terza città d’Italia e di una grande metropoli continentale, dopo i recenti anni di isolamento istituzionale sia a livello nazionale che comunitario.

Come nella maggior parte delle pubblicazioni, anche questa ha un’epigrafe che anticipa e introduce alla lettura. Prendendo spunto dalla fulminante sintesi di Theodore Lowi, forse il maggior politologo statunitense della seconda metà del Novecento, sono le politiche a determinare la politica (*policies determine politics*). Nel pensiero di Lowi, a ogni politica corrisponde una diversa struttura dei processi decisionali, un differente sfondo istituzionale, quindi un diverso agone politico. Interpretando la frase in senso estensivo, si può affermare che le politiche attuate in un dato periodo storico portano a determinare la politica e le sue scelte anche degli anni a venire. Per converso, ciò può essere vero anche quando si decide di non scegliere. Sarà un’interpretazione del Consiglio Europeo il non decidere di attuare la PCT per quasi trent’anni, costringendo Parlamento e Commissione a cercare di recuperare il tempo perso. Oppure, non scegliere di regolare lo sviluppo urbanistico fra gli anni ’50 e ’70 in molte città d’Italia, fra cui Napoli, consegnerà un’amara eredità alle generazioni successive. Saranno poi le straordinarie opportunità programatorie e finanziarie offerte dalle politiche dei trasporti a innescare sul territorio napoletano attori e processi decisionali capaci di portare a termine un’opera – come avremo modo di vedere – di straordinaria complessità ambientale e tecnologica.

Il libro si snoda in tre capitoli. Nel primo, si analizza l’evoluzione dell’UE, dal Trattato di Roma del 1957 ai più recenti sviluppi, evidenziando gli aspetti relativi alla Politica Comune dei Trasporti, con la crescente attenzione verso le aree urbane grazie al supporto dei fondi europei. Un percorso di cui, come si vedrà, anche Napoli ha scritto diverse pagine: dall’essere, assieme ad altre

realtà, un esempio negativo di difficile vivibilità, come segnalato dalla Commissione a inizio degli anni '90, la città sarà poi indicata come “buona pratica” a livello comunitario solo dieci anni dopo, ed ospiterà nel 2003 il primo Consiglio informale dei Ministri dei Trasporti dell'Unione a 27 Stati, con la firma della cosiddetta Carta di Napoli (che qui si ripropone come appendice). Nel secondo capitolo, si analizza la genesi politico-amministrativa della metropolitana di Napoli, che si dipana su un orizzonte di quattro decenni, affrontata dal punto di vista sociologico, politologico, infrastrutturale, sullo sfondo di un'Italia e di un'Europa che cambia. Una stagione marcata da una *leadership* politica forte e da una visione estremamente chiara a livello trasportistico, alla cui realizzazione contribuiranno in modo cruciale i fondi europei. Un tema ripreso nel terzo capitolo, in cui si analizza con maggior dettaglio l'importanza che ricopre l'Europa per la Linea 1 di Napoli, sia a livello di risorse che di programmazione dell'opera, analizzando al contempo lo scottante tema dell'attuale capacità manageriale, che rischia di penalizzare quanto realizzato con risorse UE.

La sfida dell'oggi è infatti sulla gestione dell'infrastruttura: sia la Corte dei Conti Europea che la Commissione hanno, nel tempo, sottolineato le criticità dell'attuale modello organizzativo partenopeo. Qualcosa che appare immediatamente chiaro al pendolare, al turista, al semplice cittadino che ogni giorno prova a prendere un qualunque mezzo di trasporto a Napoli e provincia – metropolitana Linea 1 compresa. La recente pandemia da COVID-19 ha messo ancora più in luce l'importanza che il trasporto pubblico ha nella vita delle metropoli, sia come vettore di potenziale contagio se non ben mantenuto, sia come strumento per combattere la diffusione di virus che, è ormai provato, è avvantaggiata dalla presenza di polveri sottili nell'aria, la cui prima causa è l'inquinamento da mezzi di locomozione privati. Un circolo vizioso che può essere spezzato solo da un modello di gestione efficiente della mobilità.

Per far ciò, è necessario uscire dall'autoreferenzialità che, in questa fase storica più che in passato, caratterizza Napoli e la Campania; per dirla con le parole dell'antropologo Vito Teti, “un'auto-osservazione esasperata, senza un riferimento problematico al

mondo esterno”⁴. Per governare la complessità di questi tempi, non si può che guardare fuori, all’Europa, e ai modelli gestionali che, in un continuo scambio con i 27 Stati membri, essa propone. È necessaria l’energia di una visione di società e di sviluppo, nonché la forza decisionale per portarla avanti, in una politica che è sempre fatta da uomini e dal loro carattere. Nel periodo narrato in questo libro, una *leadership* forte ha tracciato una linea che apriva Napoli al mondo, con le sue bellezze, la sua unicità, il suo spirito cosmopolita⁵. Fra luci e ombre, i risultati nel campo della mobilità si sono toccati con mano, gratificati dagli investimenti europei e producendo così una buona pratica riconosciuta a livello continentale. Dopo un ormai decennale periodo di smarrimento, Napoli ha necessità di reinventarsi e di confrontarsi con la contemporaneità, restituendo alla città una visione all’altezza dei tempi, e portando finalmente a termine quanto progettato ormai quasi trent’anni fa.

Già da queste prime righe, appare chiaro quanto questo libro sia un atto d’amore verso Napoli, il tentativo di non arrendersi a un declino che sembra attanagliarla. Con un tessuto economico sempre più difficile e sfilacciato, dove la Campania segna il PIL pro capite più basso d’Italia dopo Calabria e Sicilia e la compresenza di una delle maggiori aree metropolitane d’Europa, il trasporto pubblico è un grande vettore di democrazia, che garantisce in modo orizzontale pieni diritti e opportunità per tutte le fasce della popolazione. Per rilanciarlo, in un mondo e un’Europa che fa della sostenibilità economica ed ambientale il proprio perno, si può e si deve attingere ai migliori insegnamenti di ieri, senza preclusioni ideologiche. Al contempo, serve uno scatto in avanti alimentato da competenze, curiosità intellettuale e voglia di mettersi in discussione, per mettere di nuovo Napoli al centro del discorso nazionale ed europeo. Il posto che da sempre le spetta.

⁴ Vito Teti, *Maledetto Sud*, Einaudi, Torino, 2013, pp. 66-67.

⁵ Claudio Velardi, *Come si cambia. Cronache dall’anno zero*, Colonnese, Napoli, 2020, p. 45.



“È poco nota la storia del ‘binario europeo’ della Linea 1, quel proficuo dialogo Napoli-Bruxelles che ha permesso all’opera di ricevere cospicui co-finanziamenti. A Calise va il merito di aver ripercorso l’itinerario della metropolitana partenopea osservandolo dalla speciale angolatura comunitaria”.

Vincenzo Amendola

“Calise riesce a mettere Napoli al centro d’Europa, e questo è un merito importante: perché la città deve tornare ad essere una capitale continentale”.

Ennio Cascetta

ISBN 979-12-5976-082-1



9 791259 760821