

The logo consists of the lowercase letters 'm', 'p', and 'o' in a stylized, rounded font. The letters are filled with a vibrant green-to-yellow gradient and have a slight 3D effect with shadows.

mobility press
magazine

N. 304- 2 Settembre 2021

The background of the entire page is a photograph of a train at night. The train is dark, with its windows glowing with a warm yellow light. It is moving from left to right, as indicated by the motion blur. In the background, there are several tall, dark metal pylons supporting a network of overhead power lines. The sky is a deep, dark blue, suggesting twilight or night. The overall mood is industrial and modern.

E' il treno la nuova locomotiva del turismo (e non solo)? Anno europeo delle ferrovie: il Connecting Europe Express. Covid-19, le linee guida. Salute e sicurezza nella logistica. Logistica green. La metropolitana europea, di Roberto Calise. La cura del ferro anche sulla Vistola. Treni a idrogeno: sperimentare con buon senso

Il libro

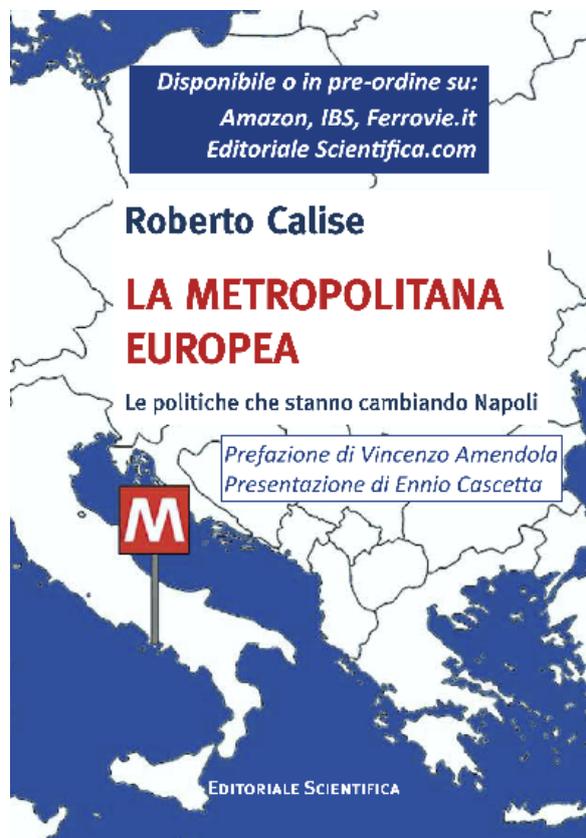
La metropolitana europea, di Roberto Calise Le presentazioni di Ennio Cascetta e Vincenzo Amendola

Napoli e l'Europa, un legame che corre nelle viscere della città. Il segno più tangibile del processo di integrazione comunitaria nella terza città d'Italia è infatti rappresentato dalla sua metropolitana, nella cui realizzazione ha rivestito un ruolo chiave l'Unione Europea con i suoi fondi.

Roberto Calise, responsabile delle relazioni istituzionali di FlixBus Italia e studioso di politiche della mobilità, nel suo primo libro, "La metropolitana europea" (Editoriale Scientifica, 2021), ricostruisce come la Linea 1 partenopea sia uno dei più riusciti esempi di come si declina nelle aree urbane la Politica Comune dei Trasporti, che in quasi settant'anni di storia comunitaria ha allargato i suoi orizzonti, passando dall'abbattere barriere fra le nazioni ad avvicinare i quartieri delle singole città.

Al contempo, Calise evidenzia come il metrò sia una straordinaria epopea politico-amministrativa di coesione sociale e territoriale sullo sfondo di un'Italia che cambia, e che oggi è chiamata alla prova del Next Generation EU. Una sfida che potrà essere vinta aggiornando la storia di un sapiente utilizzo dei fondi europei, grazie ai benefici di una stagione di continuità politica, di cooperazione fra istituzioni, di programmazione con una chiara visione sulle politiche di mobilità. Ossia, quanto avvenuto con la Linea 1 della metropolitana, che con le sue stazioni dell'arte sta cambiando la faccia – e il destino – di Napoli e dei suoi cittadini.

A sancire l'importanza e la qualità del volume vi è una presentazione di Ennio Cascetta, Presidente del Consorzio Metropolitana di Napoli s.p.a. che realizza l'opera, nonché una prefazione di Vincenzo Amendola, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega agli



Affari Europei nel Governo Draghi, colui che ha concluso la trattativa a Bruxelles per la quota italiana del Recovery Fund.

"La metropolitana europea" è acquistabile sul sito di Editoriale Scientifica (www.editorialescientifica.com), nello shop online del sito d'informazione Ferrovie.it, e in pre-ordine su Amazon e IBS.

Di seguito, si propongono in anteprima i due scritti a firma Cascetta ed Amendola.

Presentazione a cura 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 ricchez-

za 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 a cura 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 co-finanziamenti 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. Previ- sta 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, volu-



to 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, dal-

la 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.