



Nome dell'iniziativa: "OSSERVATORIO per l'efficienza del trasporto pubblico";

Dove: Napoli città e provincia - regione Campania.

Quando: dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 2012;

Scopo: monitorare l'efficienza del trasporto pubblico a Napoli ed in regione Campania per stimolare i soggetti preposti a compiere urgenti azioni di miglioramento.

Il WWF per l'efficienza del trasporto pubblico in Campania

Aggiornato al 27 Ottobre 2012

Il WWF, con l'intento di offrire un contributo propositivo alle azioni da intraprendere anche in base alla legislazione nazionale, alla legge regionale n° 3 del 28/3/02 "riforma del Trasporto Pubblico Locale e sistemi di mobilità della Regione Campania" e al relativo regolamento di attuazione del 16.3.2012 n°3, pubblicato sul BURC n°19 del 26.3.12, al fine di raggiungere obiettivi di mobilità sostenibile in Napoli e nella regione Campania, sta affrontando il tema della scarsa efficienza dei trasporti pubblici nel comprensorio e lo fa anche attraverso il monitoraggio del fenomeno per tutto l'anno 2012.

Ha istituito, quindi:

l'Osservatorio per l'efficienza del trasporto pubblico a Napoli e nella Regione Campania.

Ha attivato:

*un **sondaggio permanente sul tema**, sul proprio sito www.mobilitanapoli.it .*

L'esigenza è scaturita in modo unanime e pressante a seguito delle giornate di informazione e sensibilizzazione organizzate dal WWF Campania sul tema della mobilità sostenibile in occasione dell' istituzione in Napoli delle ZTL-Centro Antico (22.9.2011) e ZTL del Mare (14.5.2012), sia nell'ambito delle periodiche Consulte regionali e di municipalità.

Ancora una volta moltissimi cittadini interpellati, pur dichiarandosi favorevoli ai provvedimenti

per promuovere la mobilità sostenibile, lamentano, tuttavia, una persistente **scarsa efficienza del trasporto pubblico**, motivo che frena fortemente l'intenzione di fare a meno dell'auto.

Intere fasce della popolazione (lavoratori, studenti, commercianti, professionisti, ecc.), pur favorevoli ai provvedimenti in favore della mobilità sostenibile, lamentano sostanzialmente non solo la **diminuzione delle corse**, legata alla preoccupante mancanza di risorse, quanto la diffusa ed endemica **mancanza dell'informazione al cittadino in merito alla programmazione** giornaliera degli orari delle corse delle linee e dei passaggi alle fermate dei bus o dei treni delle ferrovie afferenti alla città e alla provincia.

Risulta che un utente che voglia fare a meno dell'auto, non è in grado di organizzare i propri spostamenti nell'arco della giornata, perché non trova una informazione efficace né sui siti internet delle numerose Società di TPL, né tantomeno alle fermate, ai capilinea o sulle paline dei mezzi su gomma.

Se a questo si aggiunge il frequente ritardo nei passaggi e addirittura nelle partenze dai capilinea, è giocoforza che le Aziende di trasporto pubblico vengano viste come inaffidabili e inefficienti, a vantaggio dell'automobile che molti interpellati considerano un male costoso, stressante, ma necessario, di cui farebbero volentieri a meno se ci fossero le condizioni.

Si evince, quindi, che a Napoli c'è una considerevole **domanda potenziale di trasporto pubblico** e quindi di mobilità sostenibile oggi non soddisfatta, ma che potrebbe essere "catturata" a seguito di miglioramento di efficienza, con **conseguente aumento dei ricavi**.

Il WWF da molto tempo presta attenzione al fenomeno denunciato, cerca di individuarne le cause e, anche insieme ad altre associazioni riunite nel coordinamento mobilità, tenta di tenere sotto osservazione il fenomeno e di proporre rimedi che possano contribuire a "**risolvere il problema**".

Attualmente le aziende che gestiscono operativamente il trasporto pubblico in regione sono una moltitudine, circa 130 (centotrenta).

Nella sola città di Napoli, le principali direttamente impegnate, sono:

A.N.M. spa (*partecipata da Comune Napoli; 2.600 dipendenti*): autobus, tram e filobus di superficie.

Metronapoli spa (*controllata 100% da Comune Napoli; 540 dipendenti*): metropolitane, funicolari, scale mobili urbane.

CTP spa (*proprietà esclusiva della Provincia di Napoli; 1.139 dipendenti, 55,5 milioni costo del personale, nel 2011 l'azienda ha perso 26,7 milioni di euro, perdite previste per il 2012= 22,7 milioni di euro*): linee su gomma suburbane.

Trenitalia spa (*interamente Ferrovie dello Stato*): passante ferroviario, linea 2 della metropolitana.

SepSA spa: (*concessionaria della Regione Campania*) ferrovie Cumana e Circumflegrea.

Circumvesuviana srl (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding ferroviaria delle Regione Campania*): linee ferroviarie ad est della città.

Metrocampania Nord-Est srl (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding ferroviaria delle Regione Campania*): linee ferroviarie verso Nord-Est.

EAV BUS srl (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding ferroviaria delle Regione Campania*) : da Maggio 2008 ha ereditato il trasporto su gomma già di Circumvesuviana, Metrocampania Nord Est e SepSA. In liquidazione dal 19 Ottobre 2012; commissari liquidatori Paolo Como e Roberto Pepe; deficit ammontante a 39 milioni; 1.200 dipendenti a rischio.

Metrò del Mare (*consorzio tra Società di navigazione con contributi Regione Campania*) : collegamenti marittimi costieri.

Cooperative di Taxi.

Ed indirettamente:

ACAM Agenzia campana per la mobilità sostenibile (*Regione Campania*).

Napolipark (*proprietà Comune NA; gestisce servizi di sosta, segnaletica, semafori, videosorveglianza; 280 dipendenti*).

Muoversi - infomobilità in Campania (*Servizio realizzato da Regione Campania e ACI*).

EAV (*unico socio Regione Campania*): Holding dei trasporti della regione Campania.

ANEA Agenzia Napoletana Energia e Ambiente (*consorzio indipendente tra 8 Enti, Comune e Provincia NA, ANM, ARIN, CTP, ENEL Distribuzione, Napoletanagas, Unione Industriali Provincia NA*).

UNICO CAMPANIA consorzio tra 14 aziende di TPL che si occupa della gestione della tariffazione integrata nella Regione Campania.

Oltre agli assessorati competenti di **Comune di Napoli** (*11.000 dipendenti in totale*), **Provincia di Napoli**

(*1.400 dipendenti*)

,
Regione Campania

(*6.000 dipendenti*)
.

A titolo esemplificativo il WWF ha condotto una analisi di **ACAM** e delle 3 principali aziende di trasporto cittadine - **ANM,**

SEPSA e METRONAPOLI

-, preliminarmente visitando i siti web delle stesse, per vedere come esse si presentano al mondo esterno,

soprattutto al cliente, cittadino o forestiero che sia

.

L'analisi è stata eseguita attraverso una scheda-questionario in cui sono state segnalate e messe a confronto una ventina di caratteristiche funzionali del servizio fornito dalle aziende, al fine di capire se e quanto possano ritenersi soddisfatte le principali aspettative dell'utente in materia di **informazioni sul trasporto**, complessivamente inteso (orari dei passaggi, servizi di stazione, risposta ai reclami e alle richieste, ecc).

Inoltre sono stati sviluppati confronti con dirigenti delle aziende per meglio conoscere la realtà. **Ne viene fuori un quadro estremamente preoccupante dello stato pre-fallimentare del sistema del TPL in Campania, gravato da debiti ed inefficienze da cui è difficile uscirne senza provvedimenti immediati ed incisivi**

.

Per la cronaca, si rileva che EAV bus è stata messa in liquidazione dal 19 Ottobre 2012; si ripete la vicenda di ACMS di Caserta e di CSTP di Salerno, poste anch'esse in liquidazione nei mesi scorsi.

Le osservazioni emerse dal momento in cui è partita l'attività del WWF e, d'accordo con molti cittadini, trasformate in PROPOSTE illustrate in svariate occasioni, sono:

1.

ACCORPAMENTO: il numero di Società che gestiscono il trasporto pubblico in Campania risulta troppo elevato; questa polverizzazione di soggetti fa sorgere molti dubbi sulla economicità del sistema e sulla reale possibilità di efficace coordinamento dei servizi. Pertanto si ritiene necessario attuare in tempi rapidi l' **accorpamento a livello di bacino regionale** (o di bacini ottimali) delle aziende di trasporto, al fine di ottimizzare gli investimenti nelle

infrastrutture e nei mezzi, nella manutenzione, nella logistica. Ciò consentirebbe, nello stesso tempo, di sostenere e sviluppare un sistema integrato ed equilibrato di mobilità, sia nello spazio mediante nodi di interscambio, sia nel tempo mediante integrazione degli orari delle diverse modalità di trasporto.

2.

INFORMAZIONE ALL'UTENZA: racchiudibile nello slogan "**far funzionare bene quello di cui si dispone**". L'utente che voglia conoscere il miglior percorso per muoversi da un punto ad altri, ancora oggi è costretto a visitare vari siti web, perdendosi nella ricerca perché essi non sono organizzati uniformemente e non sono user friendly. Spesso, l'informazione sul percorso non viene proprio fornita e i tracciati delle linee sono indicati in modo dozzinale, senza il preciso indirizzamento di tutte le fermate. E' evidente l'esigenza di offrire una puntuale **informazione all'utenza** in termini di percorsi, di passaggi alle fermate e di partenza dai capilinea, in maniera integrata tra i vari gestori di trasporto attuali. Questo servizio - su supporto anche cartaceo, oltre che informatico, risponde ad una fondamentale esigenza dei cittadini e potrebbe essere reso a costi molto contenuti (con elevato beneficio), attraverso l'impiego di risorse in house.

3.

PIU' MEZZI SU LINEE BREVI. Piuttosto che linee lunghe servite da pochi mezzi, spesso coincidenti per tratti di percorso. Vale per le linee su gomma che, data la scarsità persistente di bus, forniscono attualmente un servizio caratterizzato da lunghe attese e vulnerabile agli imprevisti. E' molto meglio avere linee con percorsi brevi con molti nodi di interscambio che, se possono risultare scomode per la caratteristica di dover cambiare spesso il mezzo di trasporto, garantiscono per contro uno standard migliore del servizio.

4.

MANTENERE IN VITA IL BIGLIETTO UNICO CAMPANIA. Inoltre, occorre rendere ininterrotta e capillare la **disponibilità dei biglietti** affidandone la distribuzione anche a soggetti mai interessati (per es. tutti gli esercizi commerciali, portieri degli stabili) e combattere la forte **evasione** anche per mezzo degli autisti, opportunamente coinvolti. Aumentare in modo mirato l'offerta di TPL in occasione dei numerosi eventi che la città offre.

5.

TRASPARENZA. C'è la necessità di capire quale è lo scenario reale del settore e quali sono le scelte che intende fare l'Amministrazione regionale per risolvere le profonde problematiche e in che tempi . Pertanto si chiede di rendere trasparente ai

cittadini i " **contratti di servizio**" la "carta **dei servizi**

" e **tutti i dati e le informazioni relativi alle aziende di trasporto pubblico**, a partire dal numero di dipendenti, di mezzi, di costi, ricavi, ecc. suddivisi in modo da rendere chiaro all'utente comune dove, quando e perché si sono originate e consolidate le perdite e quali idee si hanno per provvedere al risanamento.

6.

SITO WEB DEDICATO al TPL: E' tempo che la Regione Campania apra uno sportello telematico interattivo permanente, inteso come *un luogo dove accogliere*

proposte, richieste, segnalazioni, denunce da parte di tutti i soggetti interessati e coinvolti: Province, Comuni, aziende, sindacati, associazioni, lavoratori e in primis cittadini , *che in tal modo possono veramente*

MUOVERSI INFORMATI

Insomma, una **consulta aperta a tutti e permanente**. Un dialogo continuo, con un'azione di controllo e monitoraggio. Non ci sembrano molto utili le periodiche consulte in cui la Regione informa a senso unico, senza contraddittorio, senza rispondere tempestivamente ai contributi provenienti dal territorio.

I cittadini vogliono capire cosa sta succedendo, atteso il rischio di poter essere chiamati al ripiano dei debiti con ulteriori tasse e balzelli, insopportabili in periodo di crisi.

1.

PIANO di MIGLIORAMENTO dell'EFFICIENZA TECNICO-ECONOMICA del SERVIZIO: ogni anno, le aziende debbono elaborare e rendere pubblico un piano di miglioramento dell'efficienza tecnico-economica del servizio rispetto all'anno precedente, elaborato su dati precisi di bilancio e su chiara evidenza delle cause, anche remote, di eventuali perdite finanziarie.

La sintesi di queste proposte è confluita in una lettera, condivisa con altre 6 Associazioni, che abbiamo inviato il 22.10.2012 all'Assessore ai trasporti regionale prof. Sergio Vetrella, **chiedendo di essere messi a conoscenza di quanto la Regione sta concretamente programmando per risanare il settore Trasporti, con relativo cronoprogramma.**

In attesa di risposta, la lettera è stata pubblicata in altra sezione del nostro sito.

Come si vede, la Campania vive il paradosso che sta rischiando il fallimento una rete di trasporto molto estesa che possiede grandi potenzialità e presenta ampi margini di miglioramento. Il problema va affrontato urgentemente e sinergicamente, con l'intenzione di mettere il **cliente al centro del servizio di trasporto**, attraverso **l'ascolto e il dialogo sul territorio**, strumenti indispensabili per la crescita della qualità dei servizi e della mobilità sostenibile.

L'obiettivo auspicabile è che il servizio di trasporto pubblico possa superare entro l'anno 2012 le carenze più evidenti, operando un riassetto totale con lo sguardo costantemente volto a far incontrare l'offerta, attualmente molto carente, con la domanda invece crescente favorita oltretutto da fenomeni non passeggeri quali la crisi economica, l'aumento del prezzo dei carburanti, i provvedimenti di pedonalizzazione e limitazione del traffico, ecc.

Avanzamento verso l'obiettivo del raggiungimento di maggiore efficienza nel settore del TPL. Si registrano alcuni impegni:

1.

È stato annunciato, mesi orsono, dal Comune di Napoli l'accorpamento di ANM, Metronapoli e Napolipark, in un'ottica di risparmio di risorse e di efficienza dei servizi ai cittadini. Anche la Regione Campania annuncia provvedimenti di fusioni e razionalizzazioni. Alla data, non ci sono però informazioni sui tempi di attuazione dei provvedimenti. Il sito ACAM è praticamente fermo all'anno 2009.

2.

ANEA ha avviato sul proprio sito, a Marzo 2012, la sperimentazione del portale "GIRANAPOLI - muoversi a Napoli con il trasporto pubblico", che fornisce la possibilità di conoscere con quali mezzi di TPL spostarsi da un punto all'altro della città e gli orari.

3.

L'assessorato alla mobilità del Comune di Napoli ha invitato ANM a istituire un tavolo di collaborazione con alcune associazioni tra cui il WWF per impostare iniziative tese a fornire una migliore informativa all'utenza. Il 18.7.2012 ANM ci informa di aver attivato il servizio Google Transit.

Nota: a completamento del presente documento, si riportano i riferimenti di leggi e decreti che regolano il TPL in Campania:

1.

legge regionale n° 3 del 28/3/02 "riforma del Trasporto Pubblico Locale e sistemi di mobilità della Regione Campania".

2.

relativo regolamento di attuazione del 16.3.2012 n°3, pubblicato sul BURC n°19 del 26.3.12.

3.

Entro il 30 Giugno 2012 dovevano essere definiti i bacini territoriali ottimali del TPL (D.L. n°1 del 24/1/12 art.25), ma non è stato fatto.

4.

Entro Agosto 2012 ogni ente di governo di bacino avrebbe dovuto provvedere ad una "Verifica di Mercato" (D.L. n°138 del 13/8/11 art. 4) per attuare la quale il governo centrale avrebbe dovuto emanare un regolamento.

5.

Entro Dicembre la Regione dovrebbe promuovere le gare d'appalto per riassegnare ex-novo tutti i servizi di collegamento su gomma, ferroviari e marittimi (se si attuano accorpamenti di Società TPL che assicurino risparmi economici, l'Ente di gestione di un bacino può continuare ad affidare il servizio in-House per tre anni).

WWF Campania - Via Michele Cammarano, 25 (80129) Napoli

(Vomero, zona Piazza Vanvitelli)

Tel. +39 081 5607000; fax +39 081 5601715

e-mail: campania@wwf.it

sito dedicato alla mobilità sostenibile: www.mobilitanapoli.it