

Ultimo aggiornamento 2012



Il gruppo Mobilità Sostenibile del WWF di Napoli augura a tutti un proficuo 2013

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 29 Dicembre 2012

*Il WWF, con l'intento di offrire un contributo propositivo alle azioni da intraprendere per raggiungere obiettivi di **mobilità sostenibile** in Napoli e nella regione Campania, affronta il tema della scarsa efficienza dei trasporti pubblici nel comprensorio e lo fa anche attraverso il monitoraggio del fenomeno per tutto l'anno 2012. Oggi la congestione da traffico nelle città italiane costa circa 10 miliardi all'anno in perdite di tempo e di carburante.*

Il Gruppo Mobilità Sostenibile del WWF Campania ha istituito, quindi:

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

e 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 attività 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), ZTL del Mare (14.5.2012), ZTL Epomeo (dal 19.11.12 al 19.2.13) e anche nell'ambito di pubbliche assemblee (la più recente "Muoviamoci" il 26.10.2012) e delle periodiche Consulte regionali e di municipalità.

Moltissimi cittadini interpellati (lavoratori, studenti, commercianti, professionisti, ecc.), si dichiarano **favorevoli** ai provvedimenti per promuovere la mobilità sostenibile, ma non riescono a fare a meno dell'auto.

Lamentano una persistente **scarsa efficienza del trasporto pubblico**, che si evidenzia principalmente nella

dim

inuzione delle corse

e

nella endemica

mancanza dell'informazione

al cittadino in merito alla programmazione giornaliera degli orari delle partenze dai capilinea e dei passaggi alle fermate dei bus o dei treni delle ferrovie afferenti alla città e alla provincia.

Ciò rende difficile programmare gli spostamenti nell'arco della giornata all'utente che voglia fare a meno dell'auto.

Se a questo si aggiungono altre carenze legate al conto economico strutturalmente deficitario delle aziende, alla vetustà del parco macchine, alla non capillare disponibilità dei biglietti, 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. Negli ultimi tempi, inoltre, cominciano a profilarsi figure di cittadini che non possono più permettersi un'auto propria.

Si evince, quindi, che a Napoli e in Campania c'è una considerevole **domanda potenziale di trasporto pubblico** e quindi di mobilità sostenibile oggi non soddisfatta (addirittura l'offerta è in diminuzione per svariate cause), ma che potrebbe essere "catturata" a seguito di miglioramento di efficienza, con **conseguente aumento dei ricavi**, del sistema. **CO**

L'ing. Sannino direttore di Unico Campania, in data 5.12.2012 ha diffuso l'informazione che il servizio TPL a Napoli sarebbe calato dai 35 milioni annui di buskm (somma dei km percorsi da tutti i mezzi di TPL in un anno) di qualche anno fa, ai circa 10 milioni di buskm attuali. Una nostra ricerca evidenzia che a Vienna (che ha un numero di abitanti paragonabili a quelli di Napoli) si percorrono giornalmente 181.000 buskm (<http://www.wien.info/it/travel-info/to-and-around/public-transport>), che corrispondono a circa 66 milioni di buskm annui (6,5 volte più di Napoli).

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 proporre rimedi che possano contribuire a "**risolvere il problema**".

Attualmente le aziende che gestiscono operativamente il trasporto pubblico in regione sono una **moltitudine**, se ne contano 139 (centotrentanove), di cui 14 pubbliche e 125 private, prevalentemente di piccolissima dimensione al disotto dei 15 dipendenti e con una dotazione di autobus inferiore a 10; circa 12.000 addetti.

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. Il 3 Dicembre 2012 l'azienda comunica sulla stampa che le restano solo 350 autobus attivi. Non dice se e come vengono di conseguenza ridotti i costi strutturati per un parco originario di 1.000 veicoli (il numero di veicoli si ricava da info pubblicata sul sito web ANM).

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: (700 dipendenti; *concessionaria della Regione Campania, di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding dei trasporti della Regione Campania*) ferrovie Cumana e Circumflegrea.

Circumvesuviana srl (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding dei trasporti della Regione Campania; 1.200 dipendenti*): linee ferroviarie ad est della città.

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

EAV BUS srl (*di proprietà di Ente Autonomo Volturno srl, holding dei trasporti della 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; Il 15 Novembre 2012 ad EAVbus è stata notificata sentenza di **fallimento** per 600 mila euro di debiti non onorati (*vedi dettagli più avanti*).

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

CAREMAR (*Compagnia di navigazione dal 3.11.2009 passata dallo Stato alla Regione Campania, in attesa di essere ceduta a privati con bando di gara pubblicato su G.U. il 25.7.2012- circa 350 dipendenti*): si occupa del trasporto marittimo di persone e merci tra terraferma e isole del golfo

Cooperative di Taxi.

Ed indirettamente:

ACAM Agenzia campana per la mobilità sostenibile (*Regione Campania*). Il sito è praticamente fermo all'anno 2009.

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; 4.200 addetti, 600 mezzi di trasporto, 79 milioni annui di passeggeri*): Holding dei trasporti della regione Campania che controlla al 100% Sepsa, Circumvesuviana, Metrocampania Nord Est, Eavbus.

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. Dal 1° Gennaio 2013 si torna a biglietti (monocorsa) emessi anche da ogni singola azienda e a carnet di 11 biglietti al prezzo di 10.

Si occupano di TPL anche gli assessorati competenti di **Comune di Napoli** (11.000 dipendenti in totale; costo del personale=466 milioni (si evince costo medio singolo dipendente = € 42.363); costo del personale delle partecipate=244 milioni (si evince numero dipendenti partecipate: 244 milioni/42.363=5.759 dipendenti); in totale 710 milioni; nel 2012 debiti per 1,5 miliardi e disavanzo di 850 milioni di euro)

,
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 complessiva del comparto.

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 (deficit ammontante a 39 milioni; 1.270 dipendenti a rischio).

Si ripete la vicenda di ACMS di Caserta e di CSTP di Salerno, poste anch'esse in liquidazione nei mesi scorsi. ACMS (450 lavoratori) è prima fallita e poi acquistata il 30.5.12 dalla società privata CPL spa con contratto di servizio fino al 31.12.12 e per un corrispettivo pari a circa 17 milioni/anno, con l'impegno di utilizzare 340 lavoratori e accompagnare gli altri 110 verso la fruizione di ammortizzatori sociali garantiti da Regione Campania .

Il 15 Novembre 2012 ad EAVbus è stata notificata sentenza di **fallimento** per 600 mila euro di debiti non onorati .

Soluzione provvisoria: la curatela fallimentare autorizza esercizio in comodato d'uso ad EAVholding per 30 giorni (fino al 20 Dicembre 2012). La Regione anticipa 6,3 milioni di euro per gli stipendi e i servizi minimi. Poi si procederà con il fitto.

La Regione successivamente allunga a 60 giorni (fino al 20 Gennaio 2013) il termine stanziando complessivamente 10 milioni, aggiungendo l'impegno per i manager della holding di presentare entro il 10 Dicembre 2012 un piano industriale per la società fallita.

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. Successivamente mettere a

gara pubblica

il servizio nei modi più opportuni, separando controllore e controllato, tenendo conto delle leggi nazionali e comunitarie. Il problema del mantenimento dei posti di lavoro andrebbe affrontato tra aziende, sindacati e lavoratori con un patto teso a riorganizzare lavoro, mansioni, indennità accessorie, costi del lavoro, temporaneamente, fino al raggiungimento del pareggio dei bilanci, recuperando dopo l'onere dei sacrifici fatti prima.

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. Occorre rendere ininterrotta e capillare la **disponibilità dei biglietti** affidandone la distribuzione anche a soggetti mai interessati (per es. tutti gli enti pubblici, grande distribuzione ed 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. Si prospetta il rischio che per il 2013 il Comune di Napoli non rinnovi 33.332 abbonamenti agevolati per le fasce deboli - 50% pensionati e 50% invalidi - (non tutti, in realtà, usufruiscono del bonus) al costo dichiarato di 7,2 milioni all'anno per il Comune. UNICO lamenta di non aver ricevuto il saldo degli ultimi 5 anni per l'importo di 35 milioni di euro.

5.

TRASPARENZA ovvero OPEN GOVERNMENT. C'è la necessità di capire quale è lo scenario reale del settore (costi e ricavi di ogni azienda) 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 conducenti e di mezzi effettivamente attivi, 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. **L'art. 9 del Decreto Crescita 2.0 (governo Monti) parla di Pubblicizzazione dei dati della P.A. in modo che i** patrimonio informativo pubblico diventi accessibile e utilizzabile dai cittadini e dalle imprese per promuovere la crescita economica, la partecipazione e la trasparenza amministrativa.

6.

SITO WEB DEDICATO al TPL: E' tempo che la Regione Campania apra uno sportello telematico interattivo permanente, inteso come *un luogo dove fornire informazioni dettagliate sulle attività svolte e, nello stesso tempo, 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 successivamente ai contributi provenienti dal territorio e senza nessuna deliberazione comune.

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, proiettato almeno nei 3-5 anni seguenti, elaborato su dati precisi di bilancio e su chiara evidenza delle cause, anche remote, di eventuali perdite finanziarie,

fino a

portare e mantenere al massimo la propria capacità di autofinanziamento

. Altra esigenza emersa è quella di conoscere dalla consultazione dei siti web delle aziende non solo le informazioni

aggiornate

su sè stesse (per es. numero di dipendenti, di mezzi, di passeggeri trasportati, ecc.), ma anche sulla situazione sempre più critica del servizio, di cui non si fa alcuna menzione: siamo al paradosso per cui un forestiero che consulti i siti, può legittimamente ritenere che in Campania il TPL è affidato a Società del tutto virtuose ed efficienti.

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.**

La lettera del 22.10 e il resoconto della risposta dell'assessore Vetrella in data 14.11.2012 sono pubblicate in altra sezione del nostro sito.

Il 24.11.2012 il WWF ha inviato una seconda lettera all'assessore Vetrella con la richiesta di vedere pubblicati sul sito della Regione o delle Società di gestione del TPL almeno i dati elementari sulle aziende, indispensabili ai cittadini per avere un quadro reale dell'aspetto economico del sistema di mobilità campano, alla portata di tutti e che permetta di farsi un'idea dello scenario da cui si parte, quando si parla di risanamento.

Le associazioni sono costrette a desumere le informazioni dalla stampa, quando vengono pubblicate e senza possibilità di riscontro diretto.

Questo stesso report è compilato con dati e informazioni ricavate dai mass media, senza pretesa di rigorosità, ma con l'intento di fornire ai cittadini uno scenario verosimile della situazione e, quindi, la possibilità di contribuire ad avanzare proposte per far uscire dal rischio di default il comparto.

Il fatto che sembra grave e' la mancanza di un vero progetto strategico, con la necessaria e documentata sostenibilita', e di una vera e chiara trasparenza.

Come si vede, la Campania vive il rischio incombente del fallimento di una rete di trasporto pure molto estesa, con grandi potenzialità e 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 al più presto le carenze già evidenti al 1° Gennaio 2012, operando un riassetto totale con lo sguardo costantemente volto a far incontrare l'offerta, attualmente asfittica, 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, molti 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. Il 17 Dicembre 2012 annunciata prossima fusione, operativa **entro 6 mesi**, delle 3 aziende comunali sotto una Holding. Il 20 Dicembre 2012 effettuata creazione notarile della **Holding** conferendo Anm e Metronapoli a Napolipark (in totale 3.277 dipendenti e costo in stipendi di 155 milioni).

2.

Anche la Regione Campania il 13.12.12 annuncia la "ferma volontà" di fondere **entro l'anno 2012**

Circumvesuviana, Sepsa e Metrocampania Nord Est (2.200 dipendenti; 300 esuberanti) con successiva separazione di esercizio e rete. Alla data, non c'è un preciso crono programma per arrivare alle gare pubbliche per l'affidamento.

Resta comunque apertissimo il tema del presente per tutte le società del TPL.

Pochi giorni dopo, il 18.12.12, l'assessore Vetrella annuncia che una fusione solo formale delle 3 società non serve, ma bisogna prima creare due società separando il servizio dalle

infrastrutture. Dopo altri pochi giorni, il 23.12.12, viene annunciato che su proposta congiunta di Presidente Caldoro e assessore Vetrella, è stata avviata la fusione in unica società di Circumvesuviana, Sepsa e Metrocampania Nord Est, provvedimento che porterà alla divisione di esercizio e infrastrutture.

3.

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.

4.

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.

5.

E' stata attivata dal 9.11.2012 la prima pista ciclabile a Napoli per 16 km. Da est a ovest.

6.

Dal 19 Novembre 2012 al 19 Febbraio 2013 è istituita una ZTL sperimentale in un tratto di Via Epomeo in Napoli.

7.

Il 18 Dicembre 2012 la Provincia di Napoli ha presentato TOP, Centrale Teleoperativa Provinciale, database unico che riunisce i dati provenienti dalle flotte degli autobus di tutte le aziende di trasporto su gomma che servono il territorio del napoletano.

8.

Il 19 Dicembre 2012 sono stati attivati nuovi parcheggi (multipiano) e nuove tariffe nell'aeroporto di Napoli, nonché un sistema di controllo della viabilità "toll system" per ottimizzare e razionalizzare la viabilità in tutte le aree aeroportuali. In questo modo tutti i mezzi di trasporto abitualmente in transito in aeroporto (quindi autobus, taxi, noleggio con conducente e navette varie) potranno accedere alle aree di sosta e ai parcheggi attraverso un

sistema di riconoscimento delle targhe, così da registrare il flusso degli ingressi e poterlo in futuro regolare sempre meglio.

Nota: a completamento del presente documento, si riportano i principali 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 avrebbe dovuto 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*).

Qualche considerazione di utenti raccolta dal nostro gruppo:

2.

La scelta di un comportamento umano o di una certa azione è determinata da almeno una di queste due condizioni: costrizione oppure convenienza e, ovviamente, la coesistenza di ambedue le condizioni rafforza la scelta. Nel caso di un TP carente, il povero sarà costretto ad utilizzarlo, mentre al ricco

non conviene

. Il TP deve essere efficiente, confortevole, puntuale, dignitoso, rispondente alle esigenze dell'utenza se ci si vuole prefiggere l'utilizzo da parte di tutte le categorie. Solo in tal caso il povero, oltre alla costrizione, avrà - come il ricco -

convenienza

ad usarlo.

3.

Un Paese è sviluppato non quando i poveri posseggono automobili, ma quando i ricchi usano mezzi pubblici e biciclette (frase pronunciata recentemente dal sindaco della città di Bogotá Gustavo Petro).

4.

L'Open Government: La dottrina dell'Open Government è imperniata su un concetto molto semplice: **Tutte le attività dei governi e delle amministrazioni dello stato devono essere aperte e disponibili per favorire azioni efficaci e garantire un controllo pubblico sull'operato.**

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