

Si riporta l'aggiornamento delle attività sull'Osservatorio



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

**Dove:** Napoli città e provincia - regione Campania.

**Quando:** dal 1° Gennaio 2012 al 31 Dicembre 2013;

**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

II° anno - Aggiornato al 22 Gennaio 2013

Il WWF continua per il secondo anno consecutivo ad affrontare il tema della scarsa efficienza dei trasporti pubblici nel comprensorio campano e a proseguire il monitoraggio del fenomeno, con l'intento di offrire un contributo propositivo alle azioni da intraprendere per raggiungere obiettivi di **mobilità sostenibile** in Napoli e nella regione Campania.

Oggi la congestione da traffico nelle città italiane costa circa 10 miliardi all'anno in perdite di tempo e di carburante, mentre sono mancate per lungo tempo politiche di effettiva attenzione a modalità di trasporto alternative all'auto privata.

Ciò nonostante, la **domanda di trasporto pubblico** risulta crescente secondo i sondaggi effettuati dal nostro Gruppo in svariate occasioni.

L'**offerta**, invece, assicurata dalle Società che gestiscono il servizio, è estremamente carente ed è peggiorata nel corso dell'anno passato.

L'attività di monitoraggio del fenomeno portata avanti con informazioni desunte dai media e dalla stampa e, soprattutto, con la collaborazione di moltissimi cittadini interpellati o direttamente intervenuti con segnalazioni e proposte, individua provvedimenti semplici e a costi contenuti per "fidelizzare" una clientela sempre più esasperata e impaziente.

**Le osservazioni emerse dal momento in cui è partita l'attività del WWF partono dal presupposto che saranno sempre meno disponibili risorse dallo Stato centrale, per cui**

**bisogna puntare a rendere più efficiente il sistema con mezzi propri.**

**D'accordo con molti cittadini, le PROPOSTE illustrate in svariate occasioni, sono:**

1.

**ACCORPAMENTO:** il numero di Società che gestiscono il trasporto pubblico in Campania risulta troppo elevato (circa 130); 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**". Questo è l'unico

aspetto per il quale si è visto un miglioramento nel corso dell'anno 2012, anche a seguito dell'azione di stimolo svolta dalle Associazioni. I siti web delle principali aziende di trasporto presentano ora il "calcolo del percorso" in una modalità abbastanza user friendly. Resta il problema di dare queste informazioni anche sulle paline e ai capilinea e di giungere alla integrazione tra le varie modalità di spostamento.

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.

5.

**MOBILITY MANAGER.** Occorre incrementare decisamente l'adozione di opportuni piani di spostamenti casa-lavoro, in accordo con il Decreto interministeriale sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane del 27.3.1998 (Decreto Ronchi) e attivare le figure dei responsabili della mobilità aziendale, laddove non lo fossero ancora.

6.

**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 trasparenti ai cittadini i **bilanci** degli ultimi anni, 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.

7.

**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 se 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.

## Monitoraggio delle criticità (in aumento) del comparto:

Da notizie che si apprendono dai media e dalla stampa, nonché da confronti con dirigenti delle aziende di trasporto e dalle consulte periodiche, **viene fuori un quadro che non è azzardato definire preoccupante del sistema del TPL in Campania, gravato da debiti ed inefficienze da cui è difficile uscirne senza provvedimenti immediati ed incisivi**

1.

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).

2.

Si è ripetuta la vicenda di ACMS di Caserta e di CSTP di Salerno, poste anch'esse in liquidazione nei mesi precedenti. 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 .

3.

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

4.

Soluzione provvisoria: la curatela fallimentare prima e la Regione Campania poi, hanno autorizzato esercizio in comodato d'uso ad EAVholding per 60 giorni (fino al 20 Gennaio 2013). La Regione stanziava complessivamente 10 milioni di euro per gli stipendi e i servizi minimi, aggiungendo l'impegno per i manager della holding di presentare entro il 10 Dicembre 2012 un piano industriale per la società fallita. Di questo piano non si hanno notizie, al momento. Poi si procederà con il fitto.

5.

Il 18.1.13 raggiunto l'accordo per il fitto di ramo d'azienda ad EAV Holding (che cambia nome in "Campania Trasporti") scongiurando i 300 esuberanti grazie ai contratti di solidarietà con il taglio del 10% degli stipendi ai 1.257 lavoratori.

6.

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

7.

Il 5.12.12 l'ing. Sannino direttore di Unico Campania, 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).

8.

Il 14 Gennaio 2013 la SITA Campania annuncia di recedere dal contratto di servizio con la Regione e le Province di NA, SA, AV a partire dal 1° Febbraio, mettendo in mobilità 463 lavoratori impiegati in Campania.

9.

Il 18.1.13 la Provincia di Napoli informa che la CTP (112 linee tra NA e CE, 1.040 lavoratori in contratto di solidarietà, contratto di servizio di circa 40 milioni di €, serve 72 Comuni; perdita bilancio 2012 pari a 22,7 milioni di €) rischia il fallimento per i tagli previsti dalla spending review governativa che non riescono più ad assicurare i 20 milioni di € destinati all'azienda.

## Monitoraggio delle azioni intraprese dalle istituzioni.

1.

Il 17 Dicembre 2012 è stata annunciata prossima fusione, operativa **entro 6 mesi**, delle 3 aziende comunali ANM, Metronapoli e Napolipark sotto una unica 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; rischio 300 esuberi) 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. Attualmente dichiarato in fase di allestimento

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 ha 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.

**Come si vede, si delinea un quadro con qualche luce, ma molte ombre in cui risalta la mancanza di un vero progetto strategico, con la necessaria e documentata sostenibilità, e di una vera e chiara trasparenza.**

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.

Per avere le idee più chiare, Il Gruppo sta chiedendo agli Enti preposti dati precisi riferiti all'esercizio 2012, su ciascuna azienda di trasporto, dati semplici e alla portata di tutti, quali per es:

numero complessivo dei dipendenti;

numero di passeggeri trasportati;

ricavi da traffico;

ricavi da contratti di servizio;

costi globali nell'anno.

**L'obiettivo auspicabile è che possa emergere un piano industriale e di gestione che dia un servizio di qualità ai cittadini, a fronte di costi ragionevoli e che si riescano a conoscere le strategie e i tempi per raggiungere il risanamento del comparto, fondamentale per introdurre sul territorio elementi di mobilità sostenibile.**

**Nota: a completamento del presente documento, si informa che in altra parte del sito sono riportati i principali riferimenti di leggi e decreti che regolano il TPL in Italia e in Campania.**

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.**

(Vomero, zona Piazza Vanvitelli)

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

e-mail: [campania@wwf.it](mailto:campania@wwf.it)

sito dedicato alla mobilità sostenibile: [www.mobilitanapoli.it](http://www.mobilitanapoli.it)