



E' in linea l'aggiornamento ...

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 31 Maggio 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** nel nostro comprensorio risulta crescente secondo i sondaggi effettuati dal nostro Gruppo in svariate occasioni.

Tuttavia ogni giorno quasi 200 mila cittadini campani rinunciano a salire sui mezzi pubblici a causa dell'inaffidabilità del servizio. Calcolano gli esperti della Regione (Maggio 2013) che nel 2011 la media quotidiana feriale di utenti di autobus, treni e tram era di un milione e 300 mila unità. Dodici mesi dopo è scesa a un milione e 100 mila. A conti fatti, se si considera una media di 1,30 euro per biglietto, il sistema regionale ha rinunciato a circa 260 mila euro al giorno, che diventano 95 milioni all'anno.

L'**offerta** delle Società che gestiscono il servizio, già estremamente carente, va peggiorando anche nel corso dell'anno 2013, nonostante l'incremento di aree ZTL in città. A tal proposito va segnalato un dato significativo: Napoli 970.000 abitanti, densità di popolazione 8.197 ab/kmq: 3 Km² di ztl (il 3% della superficie cittadina pari a 117,27 km²); Firenze 350.000 abitanti, densità di popolazione 3.523 ab/kmq: 4,3 Km² di ztl (il 4% della superficie cittadina pari a 102,41 km²); Monaco di Baviera 1.300.000 abitanti, densità di popolazione 4.439 ab/kmq: 44 Km² di ztl (il 14% della superficie cittadina pari a 310,43 km²)

Altri esempi: nel 2012 la **Circumvesuviana** ha ridotto il servizio del 58,3 per cento rispetto al 2011. Significa che più di una corsa su due è stata soppressa, con il risultato di avere circa 53 mila viaggiatori in meno al giorno. Nel 2012 la **Seps** ha ridotto le corse di circa il 33 per cento rispetto al 2011: gli utenti che nel 2011 erano 289 mila al

giorno, nel 2012 sono stati solo 191 mila.

L'attività di monitoraggio del fenomeno portata avanti con informazioni desunte dai media, dalla stampa, da ACAM 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 iniziato l'Osservatorio del WWF partono dal presupposto che già dall'anno **2011** il fondo nazionale trasporti per tutte le Regioni, pari a 2 miliardi e 50 milioni nel 2010, fu ridotto a 2 miliardi nel 2011 (alla Campania spettarono 256 milioni, più 50 milioni per i servizi di Trenitalia). Per il **2012** le Regioni ottennero un miliardo e 748 milioni con l'escamotage di dirottare sui trasporti 148 milioni dell'edilizia sanitaria. In sede di ripartizione, la Campania ebbe circa il 10 per cento del totale, ovvero 174 milioni (112 in meno del 2011). Per il **2013***

si prevede un ulteriore taglio di 500 milioni del fondo nazionale, per cui a disposizione delle Regioni ci sarebbe 1 miliardo e 200 milioni.

E' evidente ed urgente che, venendo meno le risorse dello Stato Centrale, si debba puntare a rendere più efficiente il sistema con mezzi propri, comprimendo i costi ed aumentando i ricavi.

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 successivamente l'onere dei sacrifici fatti prima.

2.

INFORMAZIONE ALL'UTENZA: racchiudibile nello slogan "***informare per far funzionare al meglio quello di cui si dispone***"

Questo è l'unico aspetto per il quale si è visto un miglioramento a partire dalla metà 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 e, spesso, con la integrazione tra le varie modalità di spostamento.

Resta il grave e patologico problema degli orari non rispettati e delle continue soppressioni di corse

. Inoltre non si è mai arrivati a veder riportate sulle paline e ai capilinea le informazioni sui percorsi programmati

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 opportuni 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 e COMBATTERE L'EVASIONE. II

Consorzio Unico Campania riunisce 14 aziende di trasporto pubblico. 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 aumentare in modo mirato l'offerta di TPL in occasione dei numerosi eventi che la città offre. Combattere la forte

evasione

anche per mezzo degli autisti, opportunamente coinvolti.

Dal 2010 al 2012 la percentuale di evasori è salita di 7 punti; praticamente oggi (Maggio 2013) quasi 3 cittadini su 10 – il 26% - viaggiano sprovvisti del biglietto o lo tengono in tasca senza obliterarlo. I mancati introiti ammontano a 70 milioni all'anno su un incasso complessivo che supera i 300 milioni.

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 intendono fare le Amministrazioni 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. E' stato approvato dal Consiglio dei Ministri n° 69 del 15.2.13 il decreto con la disciplina degli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte della P.A.,

in modo che i

l patrimonio informativo pubblico diventi accessibile e utilizzabile dai cittadini e dalle imprese per promuovere la crescita economica, la partecipazione e la trasparenza amministrativa (in attuazione delle predisposizioni legislative introdotte dalla legge 190/2012). Il 2.3.13 viene annunciato un accordo di programma tra Ministero dello Sviluppo Economico e regione Campania (assessore Trombetti) finanziato con 160 milioni di euro per completare la rete a banda larga su tutte le aree del territorio regionale. In tal modo si contribuisce a rafforzare la trasparenza delle istituzioni e l'inclusione sociale.

7.

SITO WEB DEDICATO al TPL: E' tempo che gli Enti preposti (Regione Province, Comune di Napoli) aprano ciascuno 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: 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.

8.

CONTENUTI: 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.

9.

PIANI 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

.

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.

*A tal proposito in Gennaio 2013 il Comune di Napoli dichiara il **pre-dissesto finanziario** per rientrare da debiti pregressi (*

decreto 174/2012

convertito nella legge 213 del 7/12/12)

con un piano di riequilibrio decennale 2013-2022.

Il 28 Gennaio 2013, per smaltire il debito da 1,6 miliardi (bilanci dal 2007 al 2012 + disavanzo anno 2011) e accedere all'anticipazione statale di circa 260 milioni di €, ha deliberato l'aumento delle aliquote IMU sulla prima casa (0,6 per mille), IRPEF (0,8 per cento), aliquota massima TARES e sul patrimonio dismissioni di immobili per 730 milioni di €, di 55 milioni per autoparchi e dismissioni di quote societarie di minoranza per 50 milioni.

*Il 23.4.13 il Sindaco annuncia che verrà onorata entro metà Maggio dal Governo la prima tranche di 50 milioni del fondo anti-dissesto ammontante a **circa 290 milioni** con la firma di un protocollo per **snel**
lire*

la macchina comunale, sottoporla anche al

giudizio dei cittadini

(trasparenza) e condivisione di azioni volte ad affermare la

legalità

, la lotta alla criminalità e la sicurezza. Le risorse annunciate saranno impiegate anche per i trasporti.

Il 30.4.13 la Giunta comunale approva il bilancio consuntivo 2012: si riduce di 66 milioni il disavanzo che passa da 850 a 764 milioni di euro, oltre a un incremento delle entrate tributarie del 6 per cento, nonostante tagli per 90 milioni da Stato e Regione.

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).

Vedi nota in calce.

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

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.

4.

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. Il 9.3.13 sottoscritto il contratto di fitto ad EAV srl fino al 30 Giugno 2013. La curatela fallimentare indice gara per selezionare l'affittuario dell'EAVbus per i prossimi 2 anni (a partire dal 1° Luglio 2013). Gara con scadenza il 5 Aprile e aggiudicazione il 9 Aprile 2013 con canone di fitto netto di 400 mila euro il primo anno e 600 mila il secondo. 2 ditte partecipanti:

CTP

(Provincia NA), e

Cip

(amm. Carlo Esposito) interessata solo alla manutenzione. Il 20.3.13 la Corte d'Appello di Napoli rigetta l'opposizione al fallimento presentata da EAV, ma prevede per l'azienda statale l'amministrazione straordinaria. Sentenza depositata il 24.4.13; entro 30 giorni occorre nominare un manager.

Esito del bando di gara prorogato al 30.6.2013.

5.

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).

6.

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).

7.

Il 14 Gennaio 2013 la SITA Campania annuncia di recedere dal contratto di servizio con la Regione e le Province di NA, SA, AV (1 milione di persone trasportate ogni mese tra NA, SA, AV) a partire dal 1° Febbraio, mettendo in mobilità 463 lavoratori impiegati in Campania. Il 26.2.13 dichiara di aver chiuso il bilancio 2012 con 9 milioni di passivo per inadempienze nei pagamenti soprattutto della Provincia di NA.

8.

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.

9.

Mercoledì 30 Gennaio 2013 i bus dell'ANM restano fermi senza gasolio per quasi l'intera giornata a causa della indisponibilità del fornitore a fornire il carburante. Il tutto per un credito vantato di oltre un milione e per il mancato versamento di 100 mila euro. L'avviso alla cittadinanza è stato comunicato il Martedì sera, esclusivamente su un social network e non è passato attraverso i canali di informazione pubblica e istituzionale. Il Gruppo Mobilità Sostenibile del WWF Campania ha preso posizione su questo grave incidente per la cittadinanza rimasta improvvisamente senza servizio di trasporto, attraverso una lettera ai principali organi di stampa cittadini.

10.

In occasione delle elezioni nazionali del 24 e 25 Febbraio 2013, molti conducenti dei veicoli delle aziende del TPL restano in congedo retribuito per motivi elettorali, Le aziende tagliano corse e ricorrono allo straordinario per attenuare i disservizi durante la settimana.

11.

Il 26.3.13 vengono annunciati aumenti per i ticket di Unico Campania dal 1° Aprile 2013 e nuovi biglietti per singoli viaggi (che dovrebbero costare meno). L'assessore Vetrella, però si dichiara deciso a scongiurare rincari di Unico. Il 1° Aprile **aumenta** il prezzo dei biglietti Unico Campania e Unico Napoli. Il WWF prende posizione a sfavore degli aumenti con un comunicato stampa, pubblicato in altra parte del sito. Il 6.4.13 l'assessore Vetrella annuncia di aver provveduto a diffidare il Consorzio a sospendere gli aumenti con effetto immediato. Il 29.5.13 è convocato un vertice tra regione e aziende per il 4 Giugno 2013 per trovare una soluzione.

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 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. 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. Ztl prorogata fino al 30 Giugno 2013 tutti i giorni dalle ore 9 alle 20 con

esclusione delle domeniche e dei festivi.

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. Il sistema realizzato da Almviva, consente anche di monitorare l'imputazione reale dei ricavi delle diverse compagnie, la certificazione del servizio svolto dalle singole aziende di trasporto e di effettuare analisi quantitative e qualitative dei servizi offerti.

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.

9.

Il 7 Febbraio 2013 la Conferenza delle regioni avrebbe deliberato di assegnare alla Campania entro fine Febbraio 329 milioni (il 60% dei 548 milioni previsti per la regione) ed introdotto criteri di premialità.

10.

Il 16 Febbraio la stampa dà notizia che la Holding EAV riduce di 6 unità il numero di dirigenti che diventano 18 e riduce del 12% complessivamente l'ammontare dei loro stipendi.

11.

Il 23 Febbraio 2013 il Comune di Napoli annuncia un progetto di "bike sharing" in via sperimentale con 2 postazioni in Piazza Vittoria e Piazza della Repubblica e 20 biciclette disponibili.

12.

Il 5 Marzo 2013 l'assessore regionale Vetrella annuncia che da Marzo-Aprile vengono riattivati, uno per volta, 13 treni Sepsa e poi pagati 90 milioni di euro a Firema per 12 nuovi treni per Sepsa e 7 per Metrocampania. Ricorda che dal Governo sono riservati alla Campania 548 milioni di euro annui, a condizione che venga presentata entro 4 mesi la completa riprogrammazione dei trasporti regionali (pena la decurtazione del 10% del fondo) ed entro 6 mesi vengano rivisti tutti i contratti di servizio. Il 30.4.13 la Filt-Cgil denuncia che la Circumvesuviana dispone di soli 44 treni su 142, mentre secondo gli annunci dell'assessore regionale la disponibilità degli ETR della Circum sarebbe dovuta essere di 75 unità a fine Aprile 2013 (e servono almeno 15 milioni per rimettere a posto il parco auto).

13.

Il 15.3.2013 la Giunta comunale di Napoli stanZIA 5 milioni di euro per la manutenzione dei bus dell'ANM (attualmente circolano 280 bus/giorno a fronte dei 350 programmati; il parco macchine complessivo è di 530 autobus. L'Anm conta 2.200 dipendenti di cui 1.300 autisti). Il 2.5.13 il sindacato Faisa-Cisal denuncia la diminuzione dei bus in circolazione a 200 unità e ritardo nella riparazione di previsti 150 bus con i primi 3 milioni di euro stanziati.

14.

Il 16.3.2013 inaugurato prolungamento della linea tranviaria 1 da Emiciclo di Poggioreale a Via Stadera (+1,8 km; costo 10 milioni di euro; 5 anni di lavoro) che ora collega quindi Piazza Municipio (fronte Porto) con via Stadera a Poggioreale. In futuro verrà ripristinata anche la tratta Piazza Municipio- Piazza Vittoria e il percorso Stadera-Vittoria raggiungerà in totale i 9,6 chilometri.

15.

Dal 31 marzo al 28 aprile 2013 viene istituita una ZTL straordinaria e corsie riservate sul Lungomare per proteggere il villaggio delle World Series di vela. "Navetta Riviera" per servire i residenti e gli utenti della Riviera di Chiaia.

16.

Il 2.4.13 Confcommercio (presidente Pietro Russo, 8.000 associati) indice la serrata dei negozi dalle ore 9 alle 13 del 10 Aprile. L'8.4.13 Confesercenti (presidente Vincenzo Schiavo, 3.500 associati) ed Aicast non aderiscono poiché le richieste di modifica e di potenziamento del trasporto pubblico sono state accolte dal sindaco. Il 10.4.13 la serrata viene effettuata, ma anche con blocchi stradali e scontri con le forze dell'ordine provocati da minoranze. 3 feriti. Il giorno 11.4.13 le associazioni ambientaliste WWF e Italia Nostra difendono le ZTL nel corso di Energymed e raccomandano il rafforzamento del trasporto pubblico.

17.

Il 30.3.13 il Comune di Napoli delibera di investire 34 milioni circa in alcuni settori (nonostante il rischio di sfioramento del Patto di stabilità) di cui 15 milioni circa andranno per i lavori di completamento e restyling della metropolitana linea 1.

18.

Il 3, 22 e 24 Aprile 2013 il Comune di Napoli annuncia che a breve (entro Maggio) riaprirà dalle ore 18 fino alle 9 del mattino i due "passanti" di Piazza Dante e Via Duomo della ZTL Centro Storico. Piazza Dante e Via Duomo saranno aperti giorno e notte ai passaggi dei motorini. Per evitare che diventino luoghi di scorribande il Comune vuole istituire dal Venerdì alla Domenica, dalle 22 alle 2, presidi fissi della Polizia Municipale in 8 punti strategici della città.

19.

Per la ZTL del Mare dal 6 Maggio 2013 accesso libero e transito su Via Caracciolo (solo 2 corsie) e su Viale Dohrn fino a quando non si potrà riaprire la Riviera di Chiaia (chiusa per il crollo di un palazzo), misura sperimentale fino al 30 Settembre 2013. L'amministrazione pensa inoltre ad una riapertura di Via Caracciolo nei soli mesi invernali, salvando le due corsie della pista ciclabile, a due ZTL di Tarsia e Quartieri Spagnoli e pedonalizzazione di Via dei Tribunali. Si sta lavorando anche alla realizzazione di un trasporto pubblico via mare che colleghi Posillipo con il Centro e l'area orientale.

20.

Il 21.5.13 rimpasto di Giunta comunale: il prof. Mario Calabrese viene nominato nuovo assessore alle Infrastrutture e LL.PP.; il sindaco Luigi de Magistris assume le deleghe alla Mobilità sostenibile e al TPL precedentemente di Anna Donati ora consigliere del sindaco per la mobilità. Il sindaco assicura che non cambia la strategia dell'Amministrazione sulla mobilità (strategia tesa a contrastare l'uso eccessivo dell'auto, a promuovere il trasporto pubblico, la pedonalità e la ciclabilità, a garantire vivibilità e rispetto delle norme contro l'inquinamento atmosferico e acustico). Le Associazioni WWF, Legambiente, Italia Nostra, Cicloverdi, Marco Mascagna, Mammeantismog, Associazione culturale Pediatri-Pediatri per un mondo possibile, Rete Lilliput, in una nota stampa diffusa a firma congiunta, chiedono al sindaco chiarezza, continuità e futuro per le politiche della mobilità e un incontro urgente per conoscere nei dettagli il programma.

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 sostenibilita', 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 integrato, 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 e mantenere 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.

Nota su EAVbus: da dati riportati sulla stampa nel 2012, stante la persistente difficoltà di riceverli direttamente dalle fonti interessate a cui sono stati richiesti (risposte: dati non conosciuti o non pubblicabili), il conto economico di EAVbus potrebbe approssimativamente essere schematizzato come di seguito (anno 2012):

numero dipendenti n° 1.271

costo/dipendente omnicomprensivo stimato € 100.000

costo totale € 127.100.000

risorse da contratti € 46.000.000 (36,19% del costo)

ricavi da traffico € 12.000.000 (9,44% del costo)

totale entrate € 58.000.000

differenza costi-ricavi € - 69.100.000

(onere totale stipendi / mese € 4.500.000

onere totale stipendi / anno x 13 mensilità € 58.500.000)

Come si vede, in un anno, il ricavo da traffico ammonta appena al 9,44% dei costi totali (stimati) e la differenza tra costi e ricavi (traffico + contratti) è pari a meno 69.100.000 euro circa.

Il 24.3.2013 **METRONAPOLI** fornisce i dati richiesti per gli esercizi 2011 e 2012, di seguito riportati:

| | 2011 | 2012 |
|--------------------------|------|------|
| numero medio dipendenti: | 540 | 518 |

| | | |
|--|------------|------------|
| numero passeggeri trasportati: | 47.637.439 | 49.365.661 |
| Ricavi da traffico (€/milioni): | 14.200.000 | 16.200.000 |
| Ricavi da contratto di servizio (€/milioni): | 34.700.000 | 36.700.000 |

In definitiva nell'anno 2012 una corsa di un passeggero è stata remunerata con circa 4 euro: 1,2 euro a carico del passeggero e 2,7 euro a carico della comunità.

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 Bogotà

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.

5.

Molti cittadini, soprattutto giovani, ci chiedono informazioni sulla mobilità sostenibile. Sintetizziamo di seguito il manifesto WWF sull'argomento:

Si intende per MOBILITA' SOSTENIBILE un sistema di mobilità urbana in grado di conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre gli effetti negativi che ne conseguono.

Quali SONO I PRINCIPALI VANTAGGI della MOBILITA' SOSTENIBILE?

-

abbattimento dell'inquinamento atmosferico e delle emissioni di gas serra;

-

minore inquinamento acustico;

-

minore congestione;

-

minore incidentalità;

-

minore degrado delle aree urbane causato dallo spazio altrimenti occupato dagli autoveicoli a scapito dei pedoni, delle attività commerciali e della socialità in genere;

-

minore consumo del territorio causato dalla realizzazione delle strade e infrastrutture.

Quali INTERVENTI si possono attuare a favore della MOBILITA' SOSTENIBILE?

Gli interventi, tanto più efficaci quanto più siano applicati in maniera integrata, prevedono essenzialmente:

-

adozione di specifici strumenti di pianificazione quale, per es., il Piano Urbano della Mobilità ;

-

potenziamento e maggiore efficienza del TRASPORTO PUBBLICO; priorità sulla strada ai mezzi pubblici con corsie riservate e vie preferenziali; INTEGRAZIONE TARIFFARIA;

-

incremento di ZTL e parcheggi periferici di interscambio;

-

sviluppo della MOBILITA' PEDONALE (redazione di **pediplan**, realizzazione di **aree pedonali**

prive di barriere architettoniche, servizi

pedibus

casa-scuola);

-

sviluppo della MOBILITA' CICLABILE (redazione di **biciplan**, realizzazione di **piste ciclabili** aventi le caratteristiche di sicurezza e accessibilità, implementazione di servizi di biciclette pubbliche condivise:

bike-sharing

);

-

politiche della TARIFFAZIONE e PRICING (pedaggio urbano, accesso a pagamento in particolari zone urbane, sosta a pagamento, agevolazione nell'interscambio tra automobile e mezzo pubblico, crediti di mobilità);

-

pianificazione della MOBILITA' AZIENDALE (piani di spostamento casa-lavoro, implementazione di sistemi di telelavoro, sviluppo della figura del mobility manager);

-

GESTIONE della DOMANDA (introduzione di servizi di **car-sharing** e di **trasporto a chiamata**,

promozione

del

car-pooling,

monitoraggio e gestione dei flussi veicolari attraverso

sistemi ITS,

moderazione del traffico tramite controllo della velocità, rotatorie, pavimentazione colorata, opportuni piccoli dossi, ecc.;

-

informazioni chiare e dinamiche ai cittadini sulle strade, **segnaletica e toponomastica**

adeguate e aggiornate, strumenti per la
INFOMOBILITA'
, ecc.

IL WWF per la MOBILITA' SOSTENIBILE

COME MISURARE I PROGRESSI NEL CAMPO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE?

Il WWF individua dieci INDICATORI di MOBILITA' SOSTENIBILE il cui rilevamento periodico può dimostrare i progressi raggiunti da una città nello specifico settore:

2.

Disponibilità dell'orario generale dei trasporti pubblici.

3.

Protezione delle linee di trasporto pubblico su gomma.

4.

Potenziamento delle linee di trasporto pubblico su ferro.

5.

Riduzione di inquinamento atmosferico, rumore, emissione di gas serra.

6.

Riduzione degli incidenti stradali e campagne di sicurezza stradale.

7.

Ampliamento e miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile.

8.

Disponibilità di parcheggi pertinenziali e di interscambio periferici.

9.

Miglioramento del controllo delle infrazioni al codice della strada.

10.

Incentivi all'uso dei mezzi pubblici e disincentivi ai flussi di veicoli privati.

11.

Aggiornamento della pianificazione generale e di settore (Piano Urbano di Traffico).

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