

E' in linea l'aggiornamento sulle proposte per migliorare la qualità urbana nella città di Napoli.



Nome dell'iniziativa: "OSSERVATORIO sulla Qualità Urbana nella città di Napoli";

Dove: Napoli città;

Quando: dal 29 Luglio 2011;

Scopo: monitorare l'efficienza della "manutenzione" urbana nella città di Napoli per stimolare i soggetti preposti a compiere urgenti azioni di miglioramento.

Il WWF per un piano di qualità urbana in Napoli

III° anno

Report aggiornato al 31 dicembre 2013 (in rosso le aggiunte rispetto al report precedente)

Il WWF, con l'intento di offrire un contributo propositivo alle azioni in corso per "cambiare l'aria a Napoli" al fine di raggiungere obiettivi di miglioramento delle condizioni di vivibilità in città si è proposto di monitorare costantemente il fenomeno della qualità urbana.

Le osservazioni eseguite e le segnalazioni dei cittadini ci fanno ritenere che sia opportuno affrontare almeno le tematiche seguenti per migliorare decisamente le caratteristiche qualitative del territorio pieno di trascuratezze e carenze aumentate negli ultimi 30 anni e che hanno espropriato ancor più i cittadini napoletani del suolo, dell'aria, della quiete e della sicurezza della propria città.

INTERVENTI SU STRADE E MARCIAPIEDI: eseguire i lavori stradali mantenendo la tipologia di manto esistente, impiegando materiali di caratteristiche e qualità in linea con le sollecitazioni prevedibili dall'uso e, soprattutto, controllando la corretta esecuzione dei lavori.

Si può ragionevolmente ritenere che una corretta esecuzione dei lavori e, soprattutto, della manutenzione, garantisca in egual misura la durata e la tenuta sia del conglomerato bituminoso che dei sampietrini e dei basoli. Lo dimostra il fatto che buche di ogni forma e dimensione si aprono sia sulle carreggiate che sui marciapiedi e perfino nelle aree pedonali, comunque pavimentati. Non è quindi questione di carichi gravanti sulle superfici. Inoltre, mantenere in attività e incrementare (attraverso i centri di formazione delle maestranze edili) il numero di scalpellini e di aziende produttrici di pietra viva,

può essere una buona risposta alla ricerca di aree di mercato che sviluppino economia e professioni addirittura esportabili in altre province e regioni.

E' da aggiungere che anche laddove è stato rifatto il manto stradale non viene tempestivamente rifatta la segnaletica (denota assenza di coordinamento tra funzioni comunali) e sono pochi i tombini installati a livello della carreggiata (ma non è previsto il collaudo delle opere?).

Il 15 Maggio 2013 il soprintendente ai Beni architettonici Giorgio Cozzolino dà il via libera, condizionato alla conservazione e al riuso del materiale, alla rimozione dei sanpietrini e dei basoli in Via Marina, Via Amerigo Vespucci, Via Reggia di Portici, Via Ponte dei Granili e Via Ponte dei Francesi (più di 17 mila mq di materiale da conservare in depositi custoditi).

Pianificare la manutenzione ordinaria e straordinaria stradale, dei marciapiedi e del sottosuolo in modo da tenere sempre in ordine il patrimonio ed intervenire tempestivamente (e a basso costo) al primo accenno di degrado.

-

COLLABORAZIONE dei CITTADINI: Poiché è evidente, per osservazioni pluriennali, che l'Ente comunale da solo non riesce a monitorare prima e a controllare poi l'esecuzione delle lavorazioni ordinarie e straordinarie (può valere come esempio il fatto che pochissimi tombini stradali sono a livello dell'asfalto), il Wwf propone di effettuare un salto di qualità e cioè di promuovere **a titolo volontaristico** la collaborazione:

1.

dei dipendenti comunali i quali, sicuramente residenti nei punti più svariati del territorio, nel percorso casa-ufficio possono segnalare ad un apposito numero verde attivato dal Comune i luoghi e le imperfezioni della rete viaria cittadina e poi, ripassando dallo stesso punto, comunicare l'avvenuto ripristino;

2.

delle Associazioni o Comitati di cittadini che potrebbero, sempre a costo zero e volontariamente, assumere analoga funzione di supporto per l'amministrazione o per le Municipalità;

3.

dei Condomini e dei soggetti ubicati nelle adiacenze per semplificare ed accelerare i ripristini, sempre in accordo con le specifiche tecniche emanate dall'Ente preposto, con ristoro parziale o totale delle spese sostenute o in cambio di qualche sgravio, laddove possibile.

In tal modo aumenterebbe a dismisura la platea degli "operatori" interessati a collaborare per tenere in ordine la città inaugurando il principio della "integrazione civica di competenze" negli indirizzi e soprattutto nella gestione dei beni comuni.

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 2,4 milioni circa andranno per le strade, aggiungendosi ai 2,8 milioni già stanziati.

-

BUCHE STRADALI: meritano un discorso a parte in quanto costano al Comune dai 2,5 ai 4,5 milioni di euro l'anno di risarcimenti, soldi che vanno a ingrossare il capitolo dei debiti fuori bilancio, tra le cause del pre-dissesto dell'Ente che, tra l'altro dal 2009 è senza assicurazione a causa della lievitazione di costi delle polizze. E' urgente attivare sul sito del Comune una banca dati telematica per accogliere le segnalazioni, monitorare e gestire il fenomeno in modo da conoscere con esattezza la situazione in cui versano le strade. In tal modo si facilita la programmazione di cui al paragrafo precedente e possono venire alla luce eventuali anomalie e abusi.

Il 29.3.13 il Comune di Napoli vara 4 delibere. Stanziati 850 mila euro per interventi di manutenzione straordinaria di strade primarie e 400 mila euro affidati alle 10 Municipalità (40 mila euro ciascuna). Con 365.566 euro verranno ripavimentate Via De Amicis, parte di Via Jannelli e la rampa di uscita della Tangenziale su Via Pietravallo. Circa un milione e 500 mila euro desinati a 20 scuole, 190 mila euro per riaprire la scuola media Pasquale Scura ai Quartieri Spagnoli. 34 milioni di fondi statali e regionali bloccati dai vincoli del patto di stabilità, per pagare imprese e fornitori.

Il 3.5.13 per le buche stradali vengono indagati dalla magistratura il sindaco De Magistris e l'assessore Donati.

L'11.12.2013 viene pubblicato l'annuncio che il Comune di Napoli inaugura in collaborazione con Vodafone, a costo zero, una piattaforma informatica denominata "Smartwork" che permette a Napoli Servizi di gestire attraverso gli smartphone (con coordinate georeferenziate e documentazione fotografica) le richieste dei cittadini relative ai dissesti stradali.

-

SEGNALETICA e TOPONOMASTICA: c'è una carenza strutturale di entrambe. Esempio eclatante per la **segnaletica** è il fatto che l'automobilista che proviene da alcune direzioni non trova minimamente indicato come si possono raggiungere punti di forte attrazione e interesse quali per es. la stazione centrale, i vari imbarchi del porto, l'aeroporto, il cimitero del Pianto, le autostrade, ecc.; naturalmente ciò comporta traffico parassita, perdite di tempo, stress e costi. Non parliamo della segnaletica orizzontale che raramente viene rinfrescata prima che scompaia quasi del tutto.

Esempio immediato di **toponomastica** carente è verificabile nel cosiddetto Centro Direzionale nel quale da circa due decenni si aggirano giornalmente cittadini sperduti che non riescono ad orientarsi per mancanza assoluta di indicazioni sull'esatta ubicazione degli stabili e dei percorsi.

Si potrebbe ovviare all'inconveniente di una toponomastica carente in tutta la città, favorendo la possibilità che i Condomini a proprie spese installino i numeri civici e i nomi delle strade secondo un criterio dettato dall'amministrazione comunale in collaborazione con gli enti preposti al monitoraggio del decoro urbano (per es. facoltà di architettura, Soprintendenza, ecc.). E' indispensabile sapere se esiste il **catasto stradale** (normato dall'art. 13 del D.Lgs. 285/92 Nuovo Codice della Strada e dal D.M. 1 giugno 2001) consistente in un data base completo, affidabile e continuamente aggiornato delle attrezzature e pertinenze presenti lungo la rete stradale (segnaletica verticale e orizzontale, accessi per disabili, toponomastica, ecc.). Poter disporre di questo strumento consente all'ente gestore e al cittadino di conoscere e partecipare alla programmazione degli interventi manutentivi e migliorativi e della rete, ottimizzando le scarse risorse disponibili.

-

IMPIANTI SEMAFORICI: il 24.8.13 il Mattino pubblica una analisi su semafori spenti, rotti e "incappucciati" con la inquietante aggiunta di 14 impianti spenti perché il Comune di Napoli non paga la bolletta elettrica. Sono da aggiungere segnalazioni di cittadini alla Associazione scrivente di impianti "incompleti" ai margini di aree pedonali del Vomero con pericolo per i pedoni.

-

BARRIERE ARCHITETTONICHE: il 27.2.13 il Comune di Napoli presenta un protocollo d'intesa per la realizzazione di un Centro di Ricerca Operativa sull'accessibilità degli Spazi pubblici. Attraverso il protocollo si intendono sperimentare soluzioni atte a migliorare l'accessibilità agli spazi urbani per anziani e disabili.

-

VIDEOSORVEGLIANZA e SICUREZZA: la città pullula di telecamere delle più diverse forme e tecnologie, circa 700 installate con una spesa di oltre 10 milioni di euro, ma non è dato sapere **quali e quante sono funzionanti, se sono in grado di riprendere immagini di notte e se è stato previsto un metodo per provvedere alla gestione e manutenzione coordinata, efficiente e razionale del sistema nel suo complesso**

. Forte è anche la richiesta dei cittadini di una maggiore presenza delle forze dell'ordine nelle serate dei week-end allorchè i territori sembrano abbandonati a sé stessi ed alla cosiddetta "movida" violenta. Può servire un piano di animazione, sport, cultura, divertimento, socialità, pensato assieme ai giovani, interagendo con le scuole, con le associazioni, i comitati, in locali o aree messe gratuitamente a disposizione dalle amministrazioni pubbliche, al fine di regolare in forme civili la vita notturna giovanile. La Regione Campania lancia una gara con scadenza risposte entro il 5 ottobre per 39 nuove telecamere da installare nel Centro Storico di Napoli, sistema compatibile e collegato a Questura, Carabinieri e Polizia Municipale. Investimento di un milione e 307 mila euro (33.500 euro a telecamera) da fondi FAS.

-

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE: occorre pervenire ad un riassetto globale del sistema di enti e aziende che ne gestiscono il servizio e al raggiungimento almeno di parametri minimi di economicità e di qualità dell'offerta. Uno specifico Osservatorio sul TPL regionale è stato attivato dal Gruppo Mobilità Sostenibile di Napoli del WWF Campania, come si può riscontrare sulla home-page del sito www.mobilitanapoli.it .

-

TAXI: i taxi napoletani **non** sono dotati di telepass (ai caselli della tangenziale grava di conseguenza sul passeggero un imprevisto extracosto proporzionale alla coda), rilasciano ricevute su cui non è stampigliato il numero del taxi e non sono riportati i numeri di telefono (081-795.2922; .3) del cosiddetto Corso Pubblico (sito in Via A. Poerio, 21 cap 80139 - NA) nel caso l'utente ne abbia bisogno.

Occorre incentivare una regolamentazione che dia garanzie di regolarità e trasparenza al fruitore di tali mezzi. **Per es. rendere obbligatorio che, all'atto del pagamento, il cliente venga informato del numero e del costo dei supplementi rispetto alla tariffa riportata dal tassametro e che tale importo analitico venga riportato anche sulla eventuale ricevuta, quando richiesta.**

Dal 22.4.2013 sono aumentate le tariffe (delibera G.M. n° 135/2013). Obiettivamente ciò tende a scoraggiare l'uso più intensivo dei taxi che, invece, possono essere considerati una risorsa utile per la mobilità cittadina in tempi di crisi per il TPL. Si assiste spesso a scene di molti taxi fermi al parcheggio.

Perchè non si fa un esperimento di annullamento dell'importo iniziale e di far pagare solo gli scatti del tassametro (magari aggiungendo 1 euro per l'eventuale bagaglio e per ogni passeggero oltre il primo)? Perchè non istituire delle fasce orarie in cui la tariffa è scontata del 20 o 30 % ? Potrebbe succedere di non vedere più taxi fermi, anzi contesi tra i clienti e invitati a fermarsi mentre passano (come nei film). I loro introiti sarebbero più interessanti e vedremmo meno macchine private ad intasare le strade, spesso ferme a lungo in seconda o terza fila.

-

PEDONI: sono allo studio proposte per ridurre la velocità massima nelle città a 30km/ora, aumenta la sensibilità per i ciclisti (piste ciclabili, ecc.). Occorrerebbero disposizioni per migliorare le condizioni di mobilità e di sicurezza dei pedoni. In realtà esistono già aree ad essi dedicate. Però i marciapiedi raramente assicurano un percorso largo almeno 90 cm. sgombro da rifiuti, da veicoli parcheggiati impropriamente, da manufatti e apparati spesso vandalizzati e non rimossi, da vegetazione debordante dalle aree limitrofe e non curata oppure da radici di alberi che rompono l'asfalto, da pali segnaletici sistemati alla meno peggio, paletti segnaletici distorti che restringono di fatto la superficie percorribile. Analogo discorso per le strisce pedonali trascurate e per le aree pedonali non opportunamente sorvegliate.

Sicurezza dei pedoni (in Italia 600 incidenti mortali all'anno): si potrebbe lanciare una campagna volta a ribadire quali devono essere i comportamenti dei pedoni regolati dall'art. 190 del codice della strada, in gran parte sconosciuti o disattesi. In più si potrebbe vietare l'uso del telefono cellulare o di qualunque altro dispositivo fonico ("disingaggio") quando si attraversa o si cammina sulla carreggiata.

-

ACQUISIZIONE di DISPOSITIVI e SISTEMI TELEMATICI (smart city) per consentire agli Enti preposti di monitorare e gestire le attività e i servizi da espletare su territori vasti e con forte densità di popolazione.

Essendo impossibile affidarsi solo all'intervento umano per sovrintendere a funzioni sviluppatasi in tempo reale e in grandi volumi, è indispensabile dotarsi (per gradi) di strumenti innovativi atti a coadiuvare i cittadini a rendere l'ambiente urbano in grado di agire attivamente per migliorare e tenere elevato lo standard di qualità della vita sul territorio.

Risulta per es. che il corpo della **Polizia Urbana** non sia dotato di un moderno sistema di comunicazione e analogo problema viene evidenziato per il sistema di monitoraggio e controllo degli autobus, mai completato.

-

DECORO ESTETICO e CURA dei BENI COMUNI: in questo settore le cose vanno molto male. Alterazione sistematica dei caratteri architettonici degli edifici in ogni quartiere cittadino, palazzi che degradano per mancanza di manutenzione, cattiva qualità dei lavori di manutenzione di strade e arredi urbani, dei servizi fognari e idrici, mancata vigilanza sui lavori pubblici e privati, scarsa o nessuna cura del verde cittadino, monumenti sfregiati da graffiti metropolitani, e così via. Se a questo si aggiunge uno sfrenato uso privatistico del suolo pubblico, si ha ragione di ritenere che nella nostra città si sia perso il ricordo di quello che una volta si chiamava “

regolamento di polizia urbana

”, teso a salvaguardare e disciplinare la convivenza civile, la corretta fruibilità dei beni comuni e a tutelare la qualità della vita e dell’ambiente. Ne andrebbe urgentemente redatta una edizione aggiornata per mettere cittadini e istituzioni in condizione di conoscere ed adottare non opinabili regole di convivenza.

Il 14.1.13 è stata promulgata la legge nazionale n° 10 (G.U. n° 27 del 1.2.13) “Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani” che impone ai Comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti di porre a dimora un albero per ogni neonato e per ciascun minore adottato, entro 6 mesi dalla registrazione anagrafica.

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 238 mila circa per verde pubblico e parchi. Il 16.XII.13 si ha notizia di fondi per 6 milioni stanziati, in parte inutilizzati e progetti al palo per i parchi di Via Nicolardi, Gasometro in Viale Raffaello e Via Caccavello. Abbandonata anche l’area verde dei Quartieri Spagnoli senza potatura da almeno 8 mesi.

Il 9.4.13 il Comune di Napoli annuncia una delibera sull’occupazione di suolo pubblico a favore dei commercianti e di chi vuole organizzare manifestazioni culturali e sociali che possono offrire controprestazioni come lo spazzamento delle strade, il decoro, l’arredo urbano e la sistemazione delle aiuole.

-

TRASPARENZA e CONTENUTI: Al disopra di tutto, è avvertita la necessità da parte dei cittadini di conoscere lo stato ambientale della propria città, delle risorse materiali e immateriali di cui dispongono e di restare frequentemente informati delle condizioni delle stesse. Sarebbe opportuno un “patto” tra amministrazioni, associazioni e cittadini per una informazione pubblica di qualità, atta a sensibilizzare e ad esortare tutti alla tutela ed alla salvaguardia del proprio patrimonio storico, artistico, culturale, paesaggistico. Si potrebbero esplicitare dettagliatamente le intenzioni circa la sostenibilità dei costi di realizzazione e gestione, i finanziamenti locali nazionali ed europei a favore del centro antico e delle periferie; lo stato di avanzamento dei lavori per la metropolitana, dei provvedimenti per la mobilità, il traffico, le sorti delle aree

pedonalizzate e pedonalizzabili, il lavoro, la situazione scolastica e quant'altro possa contribuire alla conoscenza delle realtà che concorrono alla qualità della vita nella nostra città e regione.

Portare la città alla **NORMALITA'** costituirebbe secondo il Wwf la vera discontinuità con il passato e sarebbe il presupposto per accrescere il senso civico di tutti e la svolta che tutti noi ci auguriamo. Un primo indispensabile segnale sarebbe quello di riuscire a garantire pronta ed efficiente risposta al determinarsi di condizioni di irregolarità, al fine di mitigare le conseguenze socio economiche degli eventi dannosi, piccoli o grandi che siano. Da qui si potrebbe partire più agevolmente per raggiungere per Napoli obiettivi di sostenibilità ambientale e renderli duraturi nel tempo.

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