



Report dell'Osservatorio TPL
relativo a tutto l'anno 2013

GRUPPO MOBILITA' SOSTENIBILE

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

Il° anno

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

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, è peggiorata anche nel corso dell'anno 2013, nonostante l'incremento di aree ZTL in città.

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 **SepSA** 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.

Intanto diminuiscono le risorse provenienti dal governo.

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 calcola 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.

I provvedimenti per efficientare il servizio, contenere i costi e aumentare i ricavi sono individuati:

1. **ACCORPAMENTO a livello di bacino regionale (o di bacini ottimali) delle circa 130 Società** che gestiscono il trasporto pubblico in Campania e **gare pubbliche per l'affidamento del servizio**, separando controllore e controllato.

1. **STRATEGIE ARMONICHE TRA I MOLTEPLICI SOGGETTI a cui è demandato il compito di dare gli indirizzi al TPL.**

Oggi le competenze sono divise tra Regione, Comuni, Province, Governo e società che gestiscono il servizio e devono districarsi tra una miriade di leggi tra europee, nazionali, regionali e locali, invece che un

testo unico. Non ancora definita l'

'Autorità di regolazione nel settore dei trasporti, istituita dall'

[art. 37 del decreto-legge n. 201/2011](#)

(c.d. "Salva-Italia"), come modificato dall'art. 36 del successivo

[decreto-legge n. 1/2012](#)

(c.d. "liberalizzazioni").

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

”.

1. **PIU' MEZZI SU LINEE BREVI:** Vale principalmente per le linee su gomma, gestendo le linee come se si trattasse di mezzi su ferro (per es.

solo una linea su un determinato percorso

), e adozione piena della logica di

interscambio

2. **POLITICHE DI BIGLIETTAZIONE INTEGRATA (per es. BIGLIETTO UNICO CAMPANIA) e LOTTA all'EVASIONE**. Rendere ininterrotta e capillare la **disponibilità** dei biglietti.

Dal 2010 al 2012 la percentuale di evasori è salita di 7 punti; praticamente in Campania a Maggio 2013 quasi 3 cittadini su 10 – il 26% (nella città di Napoli si arriva al 50%) - 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. **L'assessore Vetrella il 4.6.13 ha sollecitato fortemente le aziende a mettere in campo ogni iniziativa utile a contrastare il fenomeno, avvertendo che lo stesso assessorato verificherà tramite ispettori sul campo l'efficacia degli strumenti adottati.**

1. **MOBILITY MANAGER.** Occorre incrementare decisamente l'adozione di opportuni piani di spostamenti casa-lavoro per gli Enti pubblici e le aziende attraverso la figura del mobility manager resa obbligatoria dal decreto del 27.3.1998 del Ministero Ambiente (G.U. n° 179 del 3.8.98).

1. **TRASPARENZA ovvero OPEN GOVERNMENT attraverso un SITO WEB DEDICATO al TPL** dai **CONTENUTI** I **aggiornati**

ed esaustivi. 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 e comprensibili 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.

1. **PIANI annuali di MIGLIORAMENTO dell’EFFICIENZA TECNICO-ECONOMICA** □□□□
del SERVIZIO in accordo con il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano)
obbligatorio per art. 36 Nuovo Codice della Strada, il
PUM
(Piano della Mobilità Urbana - volontario), piani particolareggiati,
AGGIORNATI e PUBBLICATI

(

gli □□□□ studi prima delle scelte

), con l’obiettivo di

portare e mantenere al massimo la capacità di autofinanziamento □□□□ delle aziende di trasporto (deciso abbassamento dei costi, aumento dei □□□□ ricavi dal mercato

)

.

Rilevante è altresì acquisire la capacità di

misurare

il ritorno degli investimenti, soprattutto in termini di valore concreto per la comunità e, non da ultimo, riformare la governance con un modello rappresentativo aperto agli

utenti

.

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.

Ai primi di Giugno 2013 il Comune di Napoli riceve dal Governo la prima tranche pari a **58 milioni**

del fondo anti-dissesto ammontante a **296 milioni**

per la annualità 2013

(pari quota di 296 milioni verrà erogata nel 2014).

Parte di queste risorse saranno impiegate specificamente per i trasporti, 180 milioni nel 2013 e 100 milioni nel 2014 .

Principali criticità del comparto e provvedimenti degli enti preposti:

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**

REGIONE CAMPANIA

1. Su tutti il Gruppo **EAV** (a.u. ing. Nello Polese, d.g. avv. Valeria Casizzone; 2.277 addetti in totale di cui 437 impiegati: tra questi ultimi 74 esuberanti) che costa 16 milioni al mese (167 milioni all'anno), mentre la Regione ne eroga 11 (150/anno). Pertanto scarseggiano le risorse per la manutenzione, i ricambi, i servizi. Il numero di passeggeri complessivo pari a 289 mila nel 2011 è sceso a **191 mila nel 2012** (meno 98 mila utenti).

Il 2.7.13 il commissario ad acta Pietro Voci ha presentato al governo un piano di rientro che prevede **pareggio di bilancio nel 2015**. Contenimento dei costi attraverso contratti di solidarietà, riduzione degli straordinari, esodi incentivati (la spesa per il personale dovrà

passare da 118 milioni nel 2013 a 113 milioni nel 2014), blocco dei pignoramenti fino al 31.12.2014, 28 immobili resi disponibili all'affitto. Recupero di ricavi da 26 milioni nel 2013 a 30 milioni nel 2014 e 40 milioni nel 2017 prevedendo l'introduzione del biglietto aziendale oltre al biglietto Unico Campania, lotta ai portoghesi, internalizzazione di servizi legali e di vigilanza, incremento locazioni del patrimonio immobiliare.

Il 2.12.2013 il ministro delle Infrastrutture Lupi ha firmato il piano di salvataggio del valore di **1 miliardo di euro a coprire il buco finanziario di 700 milioni** accumulato nello scorso decennio

, che arriverà direttamente all'azienda di trasporti in varie tranches nel biennio 2013-2014. La prima, da 250 milioni, in parte proviene dai fondi FAS (200 milioni), in parte dal fondo di stabilizzazione della Regione (50 milioni). Il resto, circa 750 milioni, arriva dal mantenimento delle

addizionali Irap e Irpef

a carico dei contribuenti napoletani precedentemente destinate a ripianare i buchi della Sanità in Campania, comparto che entro il 31 dicembre 2013 si prevede ritornare in pareggio di bilancio.

Il 29 dicembre 2013 si ha notizia che l'assessore Vetrella denuncia la mancanza, nel bilancio di previsione 2014 della Regione Campania, di **51 milioni** da versare per il contratto con **Trenitalia** a . La mancanza dei fondi relativi al trasporto ferroviario gestito da Trenitalia rischia di far diminuire della corrispondente somma il contratto di servizio di EAV.

1. Intanto il gruppo EAV ha difficoltà a riqualificare circa 60 lavoratori in capireno per risparmiare circa 5 milioni all'anno di straordinario. Dal corso di riqualificazione tenutosi dal 23 luglio al 9 agosto sono usciti solo 6 capireno. Un ulteriore corso terminerà il 21 settembre. Con personale riconvertito si riaprono le biglietterie di alcune stazioni della Cumana/Circumflegrea e successivamente della Circumvesuviana.

2. **Prosecuzione Metro linea 1**: il 14.12.13 si ha notizia che il CIPE ha approvato un finanziamento pari a circa 600 milioni di euro (300 da Regione con fondi FAS, 113 da Governo e 180 da Comune Napoli con mutuo) per **proseguimento anello** linea 1 da Garibaldi a Capodichino-Di Vittorio, 4 ulteriori stazioni, cantieri aperti entro il 2014, completamento entro il 2019. Contemporaneamente è sbloccata anche la parte dei lavori da Piscinola a Di Vittorio (3 ulteriori stazioni a chiudere l'anello della Metro linea 1 di Napoli) già completamente finanziati per 353 milioni di cui 171 nell'ambito dei Grandi Progetti.

3. Il 24.10.13 la **Regione Campania** approva il piano di riprogrammazione dei servizi di TPL da presentare al governo ai fini della ripartizione delle risorse del Fondo nazionale. Il piano

razionalizza la programmazione e la gestione del trasporto attraverso un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica. Il piano è stato approvato dallo speciale tavolo di Monitoraggio insediato presso il Ministero dei Trasporti e prevede penalità e premialità in base al raggiungimento, o meno, degli obiettivi.

4. Il 10.12.13 vengono pubblicati i risultati di una **ricerca di Legambiente** ("Pendolaria 2013") sulla qualità delle tratte ferroviarie per pendolari, calcolata tenendo conto di dati oggettivi e delle proteste degli utenti. La Campania risulta maglia nera per EAV. In

Circumvesuviana

dal 2011 al 2013 le corse sono state ridotte del 40% a fronte degli oltre 100 mila utenti al giorno e nelle stazioni sono state chiuse 22 biglietterie. Il

Gruppo EAV

ha visto una diminuzione di utenti da 289 mila nel 2011 a 191 mila nel 2012.

Nel TPL campano

i passeggeri sono diminuiti da 467 mila nel 2011 a 395 mila nel 2012, a 310 mila nel 2013. Le **tariffe**

in Campania sono aumentate mediamente del 23% nell'ultimo biennio. Anche problemi di sicurezza testimoniati da incidenti del primo agosto a un passaggio a livello e del 18 settembre quando deragliò un treno che correva troppo. Per Cumana e Circumflegrea si sono registrati continui tagli di corse, disservizi, lentezza, sovraffollamento, con l'impossibilità di giungere a destinazione in tempi certi.

5. **Trenitalia**: il 14.12.13 si ha notizia di una **azione legale** annunciata da Regione Campania nei confronti di Trenitalia accusata di non aver rispettato i termini del contratto stipulato nel 2009 in ordine all'acquisto di 12 treni, revamping di materiale rotabile, installazione tornrlli e aria condizionata su 34 vetture delle linee su ferro. Trenitalia a sua volta fa presente **inadempienze**

della Regione per pagamenti ammontanti a 215 milioni arretrati a coprire un anno di servizio svolto senza aver ricevuto corrispettivo.

6. Il 28.12.2013 si ha notizia che il 17 dicembre EAV invia al presidente Caldoro un dossier in cui si rileva il permanere di costanti malfunzionamenti su molti dei 26 moderni treni **Met rostar**

forniti a Circumvesuviana a partire dal 2008, costruiti da Ansaldo-Firema, costati 103 milioni (4 milioni a treno) e che quindi non possono essere utilizzati regolarmente. Ansaldo assicura che è in corso un programma di recupero per riportare l'intera flotta in esercizio.

COMUNE DI NAPOLI

1. Il 26.6.2013 il **Comune di Napoli** approva delibera di Giunta che vara l'accorpamento delle tre aziende di trasporto pubblico (Anm, Metronapoli e Napolipark). Il 24 ottobre 2013 si è stipulato l'atto formale con cui ANM (2.200 dipendenti; bilancio 2011: -27 milioni di euro) incorporerà Metronapoli (550 dipendenti; bilancio 2011: -1,8 milioni di euro) e rami di servizio (sosta) di Napolipark (270 dipendenti; bilancio 2011: +190 mila euro) che a sua volta si è già trasformata in Napoli Holding, società destinata a gestire gare e contratti sia della nuova ANM che delle altre partecipate comunali (per es. Asìa e Napoli Servizi). L'operazione viene finanziata con 180 milioni di euro nel 2013 e 100 milioni nell'annualità 2014 derivanti dall'adesione al **decreto legge 35 del 8.4.13** (convertito con modificazioni nella legge 64 del 6.6.13) con cui il Comune di Napoli si è aggiudicato risorse pari a circa 593 milioni di euro da spalmare in due annualità. In sostanza pare si vada a un riassetto del trasporto pubblico in città che "salva" le aziende e 3.020 lavoratori, **ma non ancora si hanno segnali di una decisa svolta di efficienza del servizio**

2. In data 11.11.2013 nasce formalmente la **holding AtN** (Azienda trasporti Napoli), 3.300 dipendenti e costi in stipendi di 155 milioni di euro. Il nuovo Cda di 5 membri è composto dall'amministratore delegato Alberto Ramaglia ex Metronapoli, dal presidente Renzo Brunetti ex di Anm e da tre comunali, Bartolo Cassaglia, Pasquale Palladino e Francesca Tommasino.

Il business plan della NewCo ha un orizzonte temporale decennale dal 2013 al 2022, ma con azioni prioritarie da realizzarsi entro il 2016. Gli obiettivi della fusione sono: riorganizzazione integrata dei servizi ferro-gomma, riorganizzazione logistica, valorizzazione delle competenze dei lavoratori; servizi innovativi per l'utenza; investimenti per nuovi bus e treni per un complessivo «rilancio del trasporto pubblico a Napoli».

Il pareggio di bilancio della holding del trasporto è previsto a partire dal 2015. Secondo i dati, nel 2015 si avrà un utile netto pari a 10milioni 146mila euro e nel 2016 un utile netto di 9milioni 262mila euro. Sul fronte dell'evoluzione del parco mezzi, si prevede dal 2014 il rinnovamento progressivo del parco bus e l'acquisto di 10 treni metropolitani per consentire il passaggio della Linea1 ogni 5 minuti. Per quanto riguarda la logistica, l'azienda unica dovrà «superare l'attuale frammentazione dei depositi». La delibera, infatti, fissa entro il 2013 la chiusura dei depositi di Posillipo-Fuorigrotta; il deposito bus di Garittono; l'officina bus di Galileo Ferraris.

1. Intanto è da rilevare che gli impegni presi a Maggio del 2012 in appositi incontri del WWF con il Comune di Napoli e l'ANM stessa in relazione alla **sistemazione dei piazzali** Tecchio, Argine e Frullone sono rimasti ancora disattesi e queste importanti aree continuano a risultare estremamente insufficienti e pericolose per cittadini e dipendenti (per es. commistione non regolamentata tra persone e mezzi in arrivo, partenza e in movimento) oltreché mortificanti sotto il profilo dell'immagine e dell'efficienza operativa. E' da constatare che l'iter decisionale è stato approvato, il finanziamento c'è ma le pastoie burocratiche e la poco determinazione del Comune di Napoli hanno impedito finora che iniziassero i lavori relativi.

2. **ZTL "Tarsia - Pignasecca - Dante"**: Da martedì 29 ottobre 2013 sono entrati in pre-esercizio quattro nuovi varchi elettronici per il controllo dell'accesso alla ZTL "Tarsia - Pignasecca - Dante". La durata del periodo di pre-esercizio è fissata in 30 giorni, alla scadenza del quale i trasgressori saranno multati. **LaZTL è in vigore tutti i giorni, dalle ore 9.00 alle ore 18.00**

e vi possono accedere tutti i veicoli autorizzati e che espongono l'apposito contrassegno e tutti i ciclomotori e i motoveicoli

(con esclusione di via Brombeis). Saranno in funzione 4 varchi:

piazza Gesù e Maria,

via Domenico Soriano (Area Pedonale Urbana, via Toledo altezza via dei Pellegrini in direzione via Pessina, piazza Dante in direzione via Toledo

Un ulteriore varco elettronico è posizionato in via Brombeis, a protezione dell'area pedonale, alla quale possono accedere solo le auto e le moto dei residenti e dei domiciliati, ed è interno alla ZTL "Tarsia-Pignasecca-Dante".

3. Sempre dal 29.10.13 è in vigore l'**area pedonale a S. Martino** h24 e la pedonalizzazione di **vico Lungo Gelso**, parallela a via Toledo, con l'eccezione solo per i residenti e i mezzi di soccorso.

4. **Piazza Garibaldi**: per consentire i lavori del Metro, dal 30.8.13 rivoluzione in piazza Garibaldi. Nell'area antistante la stazione non si può passare più con la macchina e c'è la possibilità di sostare gratis per 10 minuti nel parcheggio Metropark. Via Torino, Via Firenze, Via Venezia e Via Bologna (la parte alta), cambiano senso di marcia. Il 18 settembre 2013 è stata aperta la **stazione Montecalvario** della linea 1 Metro.

5. L'apertura della **stazione Metro Garibaldi** linea 1 (ragnatela d'acciaio – arch. Dominique Perrault) è avvenuta il **31 Dicembre 2013**. Si prevede l'utilizzo di 10 treni, una frequenza ogni 8 minuti nei giorni feriali (10 nei festivi), tempo di percorrenza di 33 minuti dell'intera tratta Piscinola-Garibaldi, 250 corse complessive al giorno. Incremento previsto dei passeggeri da 110 mila a 150 mila al giorno. Le stazioni di Municipio e Duomo apriranno rispettivamente nel 2014 e nel 2015. La piazza Garibaldi non sarà pronta prima del 2015. L'intera linea 1, iniziata 36 anni fa, è costata fino ad oggi un miliardo di euro con 16 stazioni in esercizio (62,5 milioni a stazione).

6. **ZTL del Mare: fino al ripristino dello stato dei luoghi ovvero all'eliminato pericolo a seguito del crollo di parte del fabbricato della Riviera di Chiaia n. 72 viene sospesa fino al 16 dicembre**

. Resta confermata, oltre alla pista ciclabile su tutto il lungomare, la pedonalizzazione di via Partenope e del tratto di lungomare Caracciolo tra Piazza della Repubblica fino alla confluenza con Viale Dohrn.

7. Il 20.11.2013 il Comune di Napoli incassa altri 302 milioni di euro dai fondi del "decreto 35" salva-imprese, di cui 180 destinati al comparto mobilità. Entro il 5 dicembre verranno pagati i debiti contratti tra aprile 2010 e dicembre 2011.

8. Dal 17.12.2013 allo scopo di contrastare il fenomeno dell'**inquinamento atmosferico** e visto il protrarsi del superamento del limite fissato per le

PM10

(50 µg/m³; max 35 sforamenti/anno), l'Amministrazione comunale ha predisposto il provvedimento delle

targhe alterne

e successivamente

blocco della circolazione veicolare

sull'intero territorio cittadino. Provvedimenti-tampone e non strutturali. Il decreto Lgs. 155 del 13.0.2010 impone alle Regioni interventi atti a migliorare la qualità dell'aria, ma i cittadini campani ancora non conoscono i piani della Regione per l'attuazione di tale decreto, né è noto quando verrà adeguata la rete di rilevamento, provvedimento che doveva essere realizzato entro la fine del 2012.

Come si vede, si delinea un quadro con qualche luce, ma con molte ombre per il servizio sempre carente e per alcuni passi indietro che si stanno facendo nei riguardi della mobilità eco-sostenibile, vedi per es. la trasformazione in ZTL ad orario delle aree preferenziali Dante e Duomo con permesso di circolazione dei motorini a tutte le ore. Gli effetti si sono subito notati in tutta la città dopo i provvedimenti, con la diminuzione della velocità commerciale dei mezzi su gomma, l'aumento generale del traffico e della congestione, il riacutizzarsi delle soste in seconda fila.

Si auspica che da gennaio 2014, con l'apertura della stazione Garibaldi del metrò linea 1 e l'immissione in servizio dei **promessi 500 bus** da parte di ANM, si possano ripristinare o attivare dispositivi decisamente in linea con il raggiungimento di obiettivi di mobilità sostenibile e di riduzione degli inquinanti.

Il problema va affrontato dotandosi di piani di mobilità e traffico coerenti ed aggiornati, con l'intenzione di mettere il **cliente al centro del servizio di trasporto** e attraverso **l'ascolto e il dialogo sul territorio**

, strumenti indispensabili per la crescita della qualità urbana.

Nel sottostante riquadro si riportano le considerazioni di un professionista iscritto al Gruppo

La storia e le difficoltà attuali e prevedibili del TPL ci dicono che finora si è operato con interventi tal-

- la gestione del controllo deve essere gestita da servizi essenziali per i cittadini e dei livelli di servizio
- l'ottimizzazione delle linee assicurare comunque regolarità e rispetto degli orari, gestendo
- per sostenerlo, vanno adottate, senza penalizzare troppo il traffico privato (es.: blocco auto in c
- attuazione di controlli ed efficienza più alta non si sia capaci di assicurare che il servizio ven

Mario

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