



Sono in linea le Osservazioni del Gruppo Mobilità WWF Napoli gennaio-settembre 2020

GRUPPO MOBILITA' SOSTENIBILE

Nome dell'iniziativa: "OSSERVAZIONI sull'efficienza del trasporto pubblico".

Dove: Napoli città e provincia – regione Campania.

Quando: Dal 1° Gennaio 2012.

Scopo: Monitorare l'efficienza del trasporto pubblico a Napoli ed in regione Campania per stimolare i soggetti preposti a compiere urgenti azioni di miglioramento.

Il WWF Napoli per l'efficienza del trasporto pubblico in Campania

IX° anno.

Osservazioni aggiornate al 30 settembre 2020 sulla base principalmente di notizie raccolte nel corso di eventi o riportate su stampa locale e media.

Il disastro del trasporto pubblico in Campania, ma di più a Napoli, si aggrava in quanto alla drammatica carenza di mezzi, da anni denunciata dal WWF Napoli, si sono aggiunte le problematiche generate dalla pandemia.

Mancano bus e treni che per più di vent'anni non hanno visto impegnare investimenti per mantenere in efficienza il parco dei rotabili e garantirne il numero adeguato, per cui il declino del servizio è risultato inevitabile ed è precipitato, a poco a poco, sotto la soglia della decenza.

Negli ultimi tempi sono stati acquistati e messi in linea un po' di bus e treni per Eav (9 treni nuovi negli ultimi 8 mesi per Eav a servizio delle 150 stazioni) e sono stati ordinati 20 treni nuovi per la linea 1 del metrò Anm i cui convogli contano ormai 23 anni.

Ma l'insorgere del virus ha rallentato la consegna di questi ultimi facendo slittare la data di messa in linea del primo nuovo treno a febbraio 2021, mentre sui binari della metropolitana napoletana circolano a fatica solo 6-7 vecchi treni malandati e ostaggi di guasti continui riparabili a fatica a causa della indisponibilità di ricambi. Il numero di viaggiatori su Metro 1 è diminuito da 150mila in era pre-Covid a 50mila al giorno.

Perfino le funicolari, una volta vanto del trasporto "verticale" della città sono in decadenza: per esempio la funicolare di Chiaia, che trasporta 15 mila napoletani al giorno, per vetustà non può raggiungere la velocità massima di 7 metri al secondo, ma deve limitarsi a tre, poiché ha bisogno della manutenzione ventennale (importo 5,8 milioni di euro) già slittata dal 2017 e non

più rimandabile oltre giugno 2021 per concludersi entro dicembre dello stesso anno, pena la non agibilità dell'impianto.

Il tipo di servizio fornito in queste condizioni è immaginabile ed è sotto gli occhi di tutti. E' anche evidente l'enorme pazienza (e rassegnazione) dell'utenza napoletana costretta a disagi di ogni tipo.

Il quadro si fa ancora più fosco se si aggiungono i mancati ricavi per decine di milioni delle società di trasporto a causa delle disposizioni da assumere per garantire la sicurezza anticontagio dei viaggiatori e del personale.

Una proposta che si va facendo strada è quella di agire sulla domanda, diversificando gli orari di lavoro per limitare l'affollamento sui mezzi. Ma certo non è un provvedimento reso possibile in tempi brevi. Da più parti si sarebbe favorevoli a puntare sull'affitto dei bus turistici con autista, disponibili per il calo drastico della domanda.

Un altro annoso problema mai risolto è venuto fuori in questo periodo, cioè il numero risicato di capistazione e capiservizio, per cui basta la malattia o l'indisponibilità di uno di loro per mettere in crisi il servizio.

Quando potrà resistere il sistema in queste condizioni?

In conclusione si può ritenere che il sogno di mobilità efficiente e sostenibile a Napoli si sia infranto sul nodo dei trasporti: lavori non ancora ultimati per la Linea 6, ampliamento della LTR linea tranviaria rapida nata per servire atleti e tifosi negli spostamenti per i campionati del mondo di calcio nel lontano 1990, fallito per metà il modello di metropolitana dell'arte per l'inefficienza del

servizio di trasporto e la mancanza di adeguata manutenzione, una rete su gomma per la quale brilla da sempre l'assenza ostinata di informazione all'utenza sugli orari di arrivo e partenza alle fermate e ai capolinea dei bus. A tanto si aggiungono la ritirata di ogni idea di incremento di corsie preferenziali, tempi biblici per ripristinare vecchie ma utilissime linee di tram e filobus, mistero sulle politiche di mobility management e solo timide aperture a cittadini e associazioni su altri provvedimenti utili adottati anche in altre città d'Europa.

Osservazioni aggiornate al mese di maggio 2020 sulla base principalmente di notizie raccolte nel corso di eventi o riportate su stampa locale e media.

Dal 4 maggio è iniziata, tra mille incertezze, la fase 2 dell'emergenza Covid. Riaprono gradualmente le attività economiche e si pone il problema della mobilità urbana nel Paese. Il servizio sconta problemi antichi, mai risolti, che si intrecciano alle difficoltà aggiunte dall'esigenza di garantire la sicurezza sanitaria per scongiurare i potenziali

contagi. La drastica riduzione dell'utenza, anche fino all'80%, aggrava i già non floridi bilanci delle aziende di trasporto.

Il trasporto pubblico partenopeo ci ha abituato da lungo tempo a spiacevoli eventi, come gli stop imprevisti dei mezzi su gomma o su ferro, che costringono i cittadini ad arrangiarsi con soluzioni alternative oppure a rinunciare agli spostamenti.

In questo mese di ridotta mobilità, ci hanno pensato le funicolari, in particolare quella di Montesanto, a non far mancare i problemi, e si sono riprodotte le criticità mai risolte nell'approvvigionamento e nella distribuzione dei biglietti, trascurata fonte di risorse vitali.

Ennio Cascetta, sul Mattino del 4 maggio presenta una lucida e documentata analisi della situazione dei trasporti pubblici in Italia e in Campania, addebitando in primis le gravi carenze del comparto alla costante riduzione dei fondi avvenuta negli ultimi 10 anni (il 22,5%, da circa 6,2 mdi di € nel 2009 a 4,8 nel 2019), ma anche alla incapacità del settore di aprirsi al mercato come disposto da leggi europee e nazionali fin dal 1997.

Nella nostra regione, nell'ultimo decennio si è smontato un modello integrato di mobilità basato sul rinnovamento del parco bus, la crescita della metropolitana urbana e regionale, il metrò del mare, il biglietto Unico regionale e la gestione affidata ad una sola società, Metronapoli, dell'intero sistema ferroviario in Campania.

Sta di fatto che i costi al km. delle aziende italiane sono

mediamente più alti di circa il 30% di quelli medi europei, in Campania poi si paga un bus 7 euro/km. a fronte della media italiana di 3,75 €/km. e 2,80 in Europa.

Nella fase 2 e in futuro occorre attuare in pieno la strategia europea “ASI” - Avoid, Shift, Improve - ovvero: ridurre il bisogno di mobilità e la lunghezza degli spostamenti (Avoid), spostare la domanda di trasporto verso i modi a più basso impatto per es. da stradale e aereo a ferro e acqua (Shift), aumentare l'efficienza e la sostenibilità dei mezzi di trasporto intervenendo anche sulla tecnologia dei veicoli (Improve).

Di seguito i titoli di articoli relativi alle principali notizie riportate da stampa locale nel mese:

Il Mattino, mercoledì 06.05.2020: Pochi treni, allarme Eav “Dal 18 maggio, quando tutte le attività commerciali riapriranno, sarà il caos”.

L'offerta deve essere limitata al 25% di quella potenziale.

La Repubblica, mercoledì 06.05.2020: Controlli e mascherine sui mezzi Anm semivuoti “Mai visti così tanti bus”.

Attese disciplinate alle fermate. E le linee come il 151 e il 140 diventano frequenti. A bordo

obbligatoria mascherina e distanza.

Il Mattino, giovedì 14.05.2020: Al mare solo da Napoli, l'idea Circum anti-ressa.

Allo studio l'orario estivo: fino alle 10, Vico Equense prima fermata dal capoluogo. Ma dalle 10 alle 17 Costiera "isolata". Le limitazioni riguarderebbero i week-end.

Il Mattino, giovedì 14.05.2020: Bus sporchi, riecco il caos. L'Anm denuncia gli autisti.

Sfuriata del sindaco: "Comune senza entrate, non garantisco i servizi". Da giorni i lavoratori segnalano carenze nella sanificazione e nell'igiene; blatte e sporcizia, ferme 15 linee.

Il Mattino, lunedì 18.05.2020: Più passeggeri, stesse corse, bus e metrò: è rischio caos.

Restano i limiti per il distanziamento, metrò linea 1 con max 120 persone per treno, 30 per carrozza; dal 4 maggio 18 mila passeggeri con una media di 720 utenti per direzione ogni ora. Bus con max 20 passeggeri a bordo, potenziate le 20 linee che assorbono il 65% dei viaggiatori giornalieri. Riapre l'ascensore di via Ventaglieri. Mergellina, da giovedì riapre funicolare, ma solo dalle 7 alle 14,10.

Il Mattino, lunedì 18.05.2020: Eav, scattano orario continuato e navette a supporto dei treni.

Da oggi raddoppia il numero di pendolari in movimento previsto in 80mila persone al giorno. Corse potenziate su tutte le linee e controllori e vigilantes in stazioni a rischio assembramenti. Passeggeri in attesa sulle banchine “contati” attraverso il wi-fi dell’azienda, invitando gli utenti ad usare l’app “Sam”.

Il Mattino, venerdì 22.05.2020: Un'emergenza ogni tre giorni, la beffa delle funicolari.

Dal 6 aprile ad oggi cinque eventi di blocco tutti collegati a Montesanto che ieri si è fermata ancora.

Il Mattino, mercoledì 27.05.2020: Metrò, si torna agli orari pre-emergenza, ma per i biglietti è una caccia al tesoro. Passeggeri attuali metro: 20mila.

Consorzio Unico in affanno per i ticket dopo la chiusura dei depositi per i due mesi di lockdown. Da Luglio si potrà richiedere il rimborso dell’abbonamento del mese di marzo con un altro titolo di viaggio.

La Repubblica, venerdì 29.05.2020: Anm, biglietti introvabili, i viaggiatori protestano.

Ritorna l'orario ordinario, ma biglietti esauriti e macchine distributrici parzialmente out. Anm accusa il Consorzio Unico Campania titolare del servizio, che a sua volta minaccia azioni legali contro la società Giraservice distributrice dei titoli, in difficoltà dopo il lockdown. Quanto alle macchinette distributrici, anche lì il lockdown ha bloccato tutto, ma in attesa della app a cui si sta lavorando, il presidente di Unico Gaetano Ratto annuncia la prossima installazione di 19 emettitrici nuove già acquistate.

La Repubblica e Il Mattino, venerdì 29.05.2020: Vesuviana, dal 2 giugno scatta il piano "Estate sicura" che punta ad evitare assembramenti sulla linea Napoli-Sorrento. I treni salteranno le stazioni più affollate, niente collegamenti nelle ore più calde.

Dal 2 giugno prossimo saranno tagliate 23 fermate su 36 sulla Napoli-Sorrento a causa di misure per limitare al 25% i passeggeri consentiti per ogni treno. Anm, ripartono i cantieri della Metro dopo lo stop del 16 marzo, ma le nuove normative di sicurezza causano una riduzione del 20% della produzione di ogni operaio e analoga percentuale di costi in più. Il cronoprogramma subirà un ritardo di almeno 90 giorni.

Osservazioni aggiornate al mese di aprile 2020 sulla base principalmente di notizie raccolte nel corso di eventi o riportate su stampa locale e media.

Questo mese apriamo con la considerazione che l'epidemia di Coronavirus ha fatto emergere per il Trasporto Pubblico Locale le analoghe drammatiche carenze riscontrate nel comparto della Sanità.

Decenni di mancati investimenti in mezzi e infrastrutture

di trasporto, rimpallo di responsabilità e conseguente immobilismo decisionale nella pur indispensabile e sempre dichiarata urgente riorganizzazione delle aziende tutte dedite a tutelare prerogative interne e poco inclini a soddisfare le esigenze degli utenti, hanno condotto a uno sfascio del servizio che ora appare in tutta la sua evidenza.

C'è il concreto pericolo di dover abbandonare almeno nel breve/medio termine qualunque progetto di mobilità sostenibile e di tornare indietro a vecchi modelli come denuncia un articolo apparso su Il Fatto Quotidiano di venerdì 24.04.2020, dal titolo: *Coronavirus, le cose che non torneranno più come prima nella mobilità:*

Il Coronavirus apporterà cambiamenti nella mobilità mondiale, con probabile ritorno ad antiche abitudini e a una direzione contraria alla condivisione.

Più possesso e proprietà a scapito di car sharing e noleggi a breve e lungo termine: Si ricominceranno a comprare più auto per vari motivi. Innanzitutto perché i viaggi in aereo diventeranno più difficili e complicati. In secondo luogo perché il prezzo del petrolio rimarrà presumibilmente basso per un lungo periodo; il noleggio, il car sharing e in generale la condivisione, scontano le problematiche e i costi della sanificazione prima e dopo l'uso, faranno paura fino a quando non sarà disponibile un vaccino o terapie efficaci per prevenire il contagio. Infine i prezzi delle auto saranno più convenienti e incoraggeranno l'acquisto o la permuta del veicolo.

Meno trasporto pubblico: Per la paura del contagio, la difficoltà di rispettare la distanza sociale a bordo, le maggiori attese alle stazioni o ai capilinea per la minore disponibilità di corse contingentate. La mobilità in fase 2 vedrà quindi una diminuzione dell'utilizzo di tram, autobus e metro: anche in città useremo più l'auto (con l'esplosione del problema della scarsità di parcheggi n.d.r.), la bicicletta, i motorini o banalmente andremo più volentieri a piedi.

Meno pendolarismo: favorito dalla convenienza dello smart working, delle videoconferenze, dei

minori viaggi di lavoro e degli acquisti on-line.

La Repubblica, sabato 18.04.2020: Fase 2, ecco il piano dell'Anm sul metrò passeggeri dimezzati. Tagli anche ai trasporti su gomma: privilegiate solo 15 linee prioritarie.

Nei 50 giorni di quarantena solo 4mila utenti giornalieri sulla Linea 1 della metro a fronte dei 145mila di prima. In attesa della normativa del Ministero dei Trasporti, per la fase 2 (probabile già dal 4 maggio) Anm prepara il piano di misure per consentire il servizio: a regime 400 passeggeri per treno invece di 800, accessi limitati alle stazioni, tornelli conta persone, mascherine e guanti a bordo, sanificazione strutturale dei mezzi.

Sempre a regime, previsione di soli 20mila passeggeri quotidiani, a fronte dei 145mila di due mesi fa.

Il lockdown ha penalizzato anche la messa in servizio del primo nuovo treno metro slittata a febbraio 2021 per il fermo della ditta fornitrice spagnola.

Nel 2020 atteso rinnovo della flotta dei bus con 60 nuovi bus più 11 in corso d'ordine.

Il Mattino, sabato 18.04.2020: Eav, il presidente Umberto De Gregorio: "Serviranno nuovi sacrifici niente più tornerà come prima". Le coperture di Regione e governo non compenseranno tutte le perdite.

Eav tra marzo ed aprile perderà 8 milioni di ricavi da traffico e la stima per fine anno è di circa

25 milioni. In parlamento sono in discussione norme che riguardano il settore. La prima prevede che le Regioni, titolari dei contratti di servizio, garantiscano alle aziende il 100% degli importi previsti fino al termine delle misure di contenimento del virus Covid-19 (n.d.r.: non è certo che questa norma passi in Parlamento così come è stata proposta). La seconda prevede un fondo nazionale di 600 milioni di euro per l'anno 2020 per le imprese affidatarie di servizi di trasporto pubblico locale, regionale ferroviario, automobilistico e via acqua a compensazione della riduzione dei proventi (n.d.r.: fondo largamente insufficiente). Nell'intervista De Gregorio afferma che la lotta all'evasione ha fruttato un aumento dei ricavi da traffico del 50% dal 2014 al 2019 e che con i concorsi sono stati assunti subito amministrativi e professionisti. Invece l'assunzione di macchinisti e capireno ritarda perché si è ancora in attesa delle istruzioni da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ANSF in merito ai percorsi formativi del personale.

Il Mattino, giovedì 23.04.2020: Anm: la fase 2 prevede meno utenti su bus e metrò, nonché dispositivi di protezione obbligatori.

Anm: Accessi contingentati su bus, su ogni pullman max 40 persone (metà della capienza), distanza sociale di due persone in un mq., sanificazione dei mezzi, offerta delle linee di superficie da 15 a 20 gradualmente, servizio fino alle 21,30.

Analogo discorso per la linea 1 della metro, accesso alle stazioni contingentato, numero di tornelli ridotti per miglior controllo degli accessi, ogni treno max 400 persone (80 per carrozza).

Oggi in media 4mila passeggeri/giorno invece dei 140mila di prima della pandemia, perdite per Anm 9 milioni di euro tra marzo e aprile.

Eav, nella fase 2 il trasporto su ferro passerà dal 50 al 68%, per la gomma dal 50 al 60%. Tagli a stipendi e indennità proposti da azienda, sindacati contrari.

Eav tra marzo ed aprile perduti 8 milioni di ricavi da traffico e la stima per fine anno è di 25

milioni.

Il Mattino, lunedì 27.04.2020: Eav, l'allarme di De Gregorio "Distanziamenti impossibili". Poche corse e molti passeggeri, tra le ipotesi dissuasori sui sedili e prenotazione dei biglietti, ma nuovo orario con più corse. C'è poi il problema del limite dei 50 km/ora di velocità max (invece dei 70 precedenti) imposto da Ansf. Taxi e Noleggio con conducente si candidano per integrare il servizio di trasporto pubblico. Anm, Riparte oggi il cantiere del metrò a Capodichino per la realizzazione della stazione, ma slittano le opere della linea 6.

Il Mattino, lunedì 27.04.2020: Anm, Metro a rischio implosione. Su ciascuno dei soli 8 treni disponibili composti ciascuno di 2 vagoni consentite max 80 persone (prima, anche 382). Viaggiatori da bloccare all'esterno delle stazioni quando si raggiunge la capienza, mancano i termoscanner se verranno resi obbligatori. In difficoltà con gli spazi anche le funicolari, e i bus con soli 20 passeggeri (prima del virus media di 60 viaggiatori/bus) saranno inutili. Nicola Pascale: "Ogni mese mancano dal bilancio 5 milioni a cui si aggiungono costi di sanificazione per 500 mila euro. L'azienda così non regge, senza fondi del governo precipitiamo nel baratro".

La Repubblica, martedì 28.04.2020: Trasporti, le nuove regole dal 4 maggio. Numero chiuso per bus, metro e funicolari.

Sulla Linea 1 massimo 100 persone su ciascun treno invece degli 800 abituali, 20 sui mezzi Anm, 40 sulle funicolari. In Linea 2, posti distanziati. A bordo tutti con le mascherine e controllo della temperatura (in un primo tempo solo agli autisti). In Circumvesuviana su 396 posti per treno, saranno occupabili solo 102 (di cui 60 seduti).

Il Mattino, giovedì 30 aprile 2020. Assalto agli autobus, l'allarme degli autisti "Diventeranno focolai".

Impossibile garantire la limitazione di passeggeri: protestano e salgono. L'Anm pensa di aumentare la capienza a bordo per evitare caos dopo il 4 maggio. Non definito il metodo di controllo: chi deve vigilare e impedire gli accessi in esubero? De Gregorio Eav: "Servirà autodisciplina".

Osservazioni aggiornate al mese di marzo 2020 sulla base principalmente di notizie raccolte nel corso di eventi o riportate su stampa locale e media.

I Trasporti in Campania al tempo del coronavirus

Il mese di marzo 2020 verrà ricordato a lungo per l'esplosione in tutto il mondo della pandemia da coronavirus iniziata intorno alla fine del dicembre 2019 nella città cinese di Wuhan. Il principale provvedimento per prevenire questo virus sconosciuto, ma estremamente aggressivo e pericoloso, prevede la chiusura delle attività produttive non essenziali o strategiche e lo stare tassativamente in casa. Restano aperti e frequentabili, attenendosi a norme stringenti di sicurezza, catene alimentari, farmacie, negozi di generi di prima necessità e i servizi essenziali tra cui il trasporto pubblico.

In Campania, preso atto della netta riduzione dei viaggiatori, che Anm stima in circa il 40% in meno per le linee cittadine su gomma, attraverso ordinanze regionali si è stabilito di rimodulare gli orari garantendo comunque le fasce pendolari, i collegamenti con le periferie e tutti i servizi

che supportano il trasporto degli operatori sanitari, forze dell'ordine e volontari.

I siti delle aziende regionali riportano i nuovi orari ridotti sia delle linee su ferro, su gomma e quelle dei trasporti marittimi per le isole del Golfo.

IL PARADOSSO:

La “bomba” epidemica arriva sfortunatamente e per ironia della sorte proprio nel momento in cui è arrivato il primo nuovo treno per Metro 1 (utilizzabile in autunno dopo le prove Ustif, a cui seguiranno a scadenze ravvicinate gli altri 19), e l'ok alla immissione in servizio di 3 treni revampizzati (ammodernati) della Circumvesuviana. L'Eav però non potrà godere appieno di questa buona notizia perché l'ANSF ovvero l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, direttore l'ing. Marco D'Onofrio, ha decretato dal primo aprile prossimo venturo il limite di velocità su tutte le linee a 50 km. orari. Prima del decreto la Circum poteva viaggiare a 90 km./ora e la Cumana a 70 km./ora. La nuova norma determinerà una riduzione delle corse di un terzo e un aumento dei tempi di percorrenza di un terzo.

Coronavirus, trasporto pubblico in ginocchio. Bus vuoti: si perdono 130 mln al mese.

A tracciare il quadro drammatico è Andrea Gibelli, presidente di Asstra, l'Associazione che rappresenta la maggior parte del sistema dei trasporti pubblici locali in Italia, che aggiunge: “Per questo abbiamo chiesto al Governo una serie di interventi mirati ed immediati per evitare il tracollo di un settore ad alta rilevanza strategica e sociale per l'Italia”.

Il Mattino, martedì 3.03.2020: Metro, il nuovo treno è in arrivo sulla nave.

L'attracco del cargo dalla Spagna è previsto per lunedì prossimo marzo. Il Comune sta valutando l'ipotesi di una cerimonia durante lo sbarco. Si tratta del primo dei 19 nuovi convogli che dovrebbero essere consegnati alla Anm con cadenza mensile. Motrici e vagoni subito sui binari per le prove: se tutto andrà bene entrerà in servizio nel prossimo autunno.

Il Mattino, mercoledì 4.03.2020: Trasporti, la UE bacchetta Napoli "Si fa prima con l'auto privata.

La Corte dei Conti europea conclude un'indagine: soldi spesi male, bus vecchi e poco spazio alle biciclette.

La Repubblica, domenica 8.03.2020: Viaggio in Lussemburgo (600mila abitanti) dove treni e autobus non costano più nulla.

E' il primo Stato al mondo ad aver detto addio al biglietto da obliterare. Obiettivo: diminuire l'uso dell'automobile. "Ma non è la soluzione".

Risparmio 450 euro l'anno. "Ci vorrà solo tempo e la gente cambierà abitudini" dice una donna.

Metro e bus, il costo dei biglietti in Europa (in euro, per corse singole di 5 fermate): Londra 5,6; Berlino 2,8; Barcellona 2,15; Milano 2; Parigi 1,9; Roma 1,5.

Corriere del Mezzogiorno Napoli, martedì 10.03.2020: Metro, ecco il primo nuovo treno. Entrerà in funzione a settembre.

Il treno è arrivato la scorsa notte al porto di Napoli. Verrà portato a Piscinola e inizieranno le prove che dureranno alcuni mesi. Gli altri 18 arriveranno dall'autunno in poi con cadenza mensile ed entreranno in servizio più rapidamente perché non sarà necessario ripetere tutto il rodaggio. In un anno e mezzo sarà completa la flotta di nuovi treni costati 190 milioni (10 milioni a convoglio). Nel frattempo si lavorerà al prolungamento della tratta con le stazioni di Poggioreale, Centro Direzionale e Capodichino. Oggi utilizzano il servizio in media 135mila viaggiatori nei giorni feriali e 50mila in quelli festivi.

(Nota del redattore: volendo fare un calcolo empirico dei ricavi da traffico, immaginando che tutti paghino il biglietto attualmente di importo pari a € 1,10 si evince che nei 261 giorni feriali/anno i 135mila viaggiatori versano nelle casse dell'Anm euro 38-40 milioni circa/anno, mentre i 50mila utenti dei giorni festivi contribuiscono per poco più di 6 milioni di euro/anno).

La Repubblica e il Mattino, venerdì 13-14.03.2020: da lunedì fino a mercoledì 25 marzo Eav e Anm, metà delle corse tagliate. Anm, Stop alle corse di notte.

Metrò, stazioni chiuse alle 20,30. Viaggiatori bus calati a 50mila degli abituali 130mila (-40%). Sulla metro viaggiatori giornalieri 15mila a fronte della media ante coronavirus di 150mila (-90%): non diradare le corse, ma sospensione del servizio alle 20,30.

L'Eav: treni fermi dalle 11 alle 15 e stazioni chiuse alle 20 circa; utenza pendolari ridotta al 10% della usuale, incassi a 10.000 euro/giorno contro una media di 80.000 €/giorno.

Garantendo le fasce dei pendolari, riduzione del servizio anche per Trenitalia (-50%).

Contatti:

mail ufficiale: napoli@wwf.it

mail per volontari: volontariwwfnapoli@gmail.com

pagina Facebook: <https://www.facebook.com/WWFNapoli>

pagina Twitter: <https://twitter.com/WwfNapoli>

sito Wwf Napoli per il trasporto pubblico: www.mobilitanapoli.it