



COMUNE DI NAPOLI

Focus sul Trasporto Pubblico Locale



Il contesto di riferimento

Il trasporto pubblico locale sta conoscendo, da oltre 5 anni, una fase di profonda crisi per due principali ragioni:

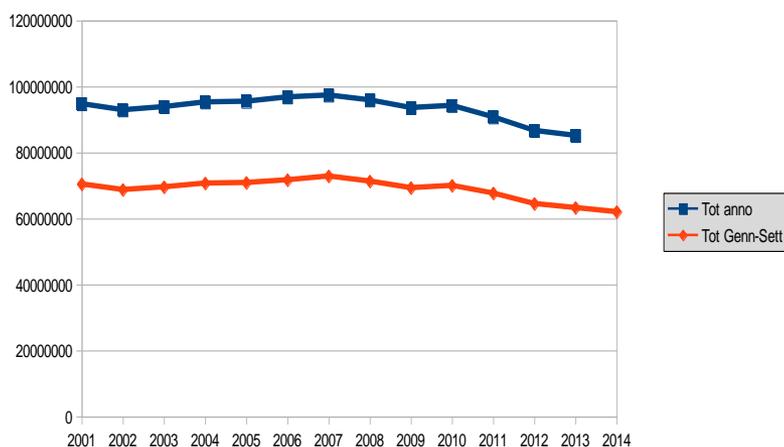
- la crisi economica che ha interessato il Paese a partire dal 2008, e che solo ora sta vedendo la fine, ha determinato, tra gli altri effetti, una **contrazione della domanda di mobilità** che si è tradotta in una riduzione generale degli spostamenti sia con l'auto privata che, in forma molto più accentuata, con il trasporto pubblico;
- la riduzione dei contributi pubblici trasferiti alle Aziende di trasporto. Per l'ANM, questa riduzione dei contributi è stata, nel periodo 2009 - 2012 di circa il 20% e si è tradotta in una **riduzione di circa il 16% dell'offerta**. Questo ha rappresentato un ulteriore fattore di riduzione della domanda.

La riduzione della domanda di mobilità

con veicoli privati

dal 2007 al 2013 i transiti in Tangenziale sono diminuiti di oltre **11,4%**

Transiti anno

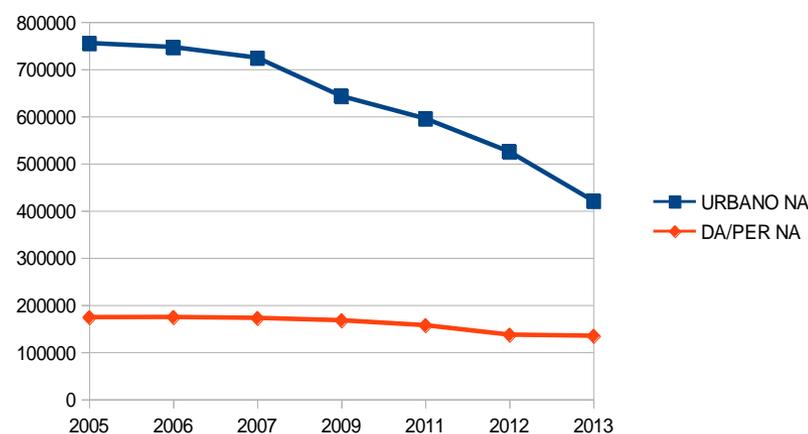


Fonte: Tangenziale di Napoli

con trasporto pubblico

nello stesso periodo i passeggeri trasportati nell'ambito urbano di Napoli sono diminuiti di oltre il **40%**

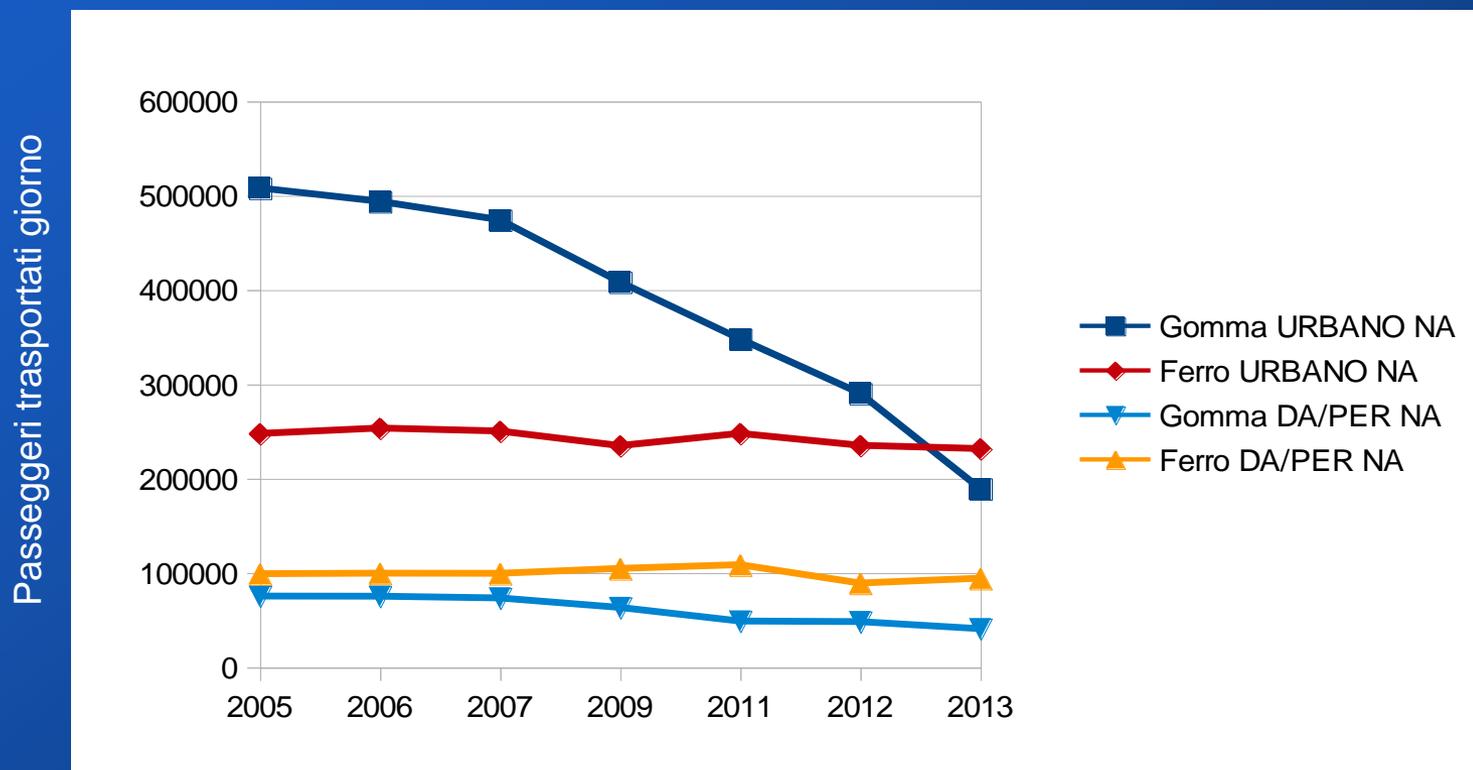
Passeggeri trasportati giorno



Fonte: Consorzio UNICO Campania

La riduzione della domanda di mobilità

Se si osservano i soli dati relativi al trasporto pubblico su gomma nell'ambito urbano di Napoli, rispetto al 2007 si registra, nel 2013, **un calo dei passeggeri trasportati di circa il 60%**. In particolare solo tra il 2012 e il 2013 la mobilità urbana su gomma si è ridotta di circa il 35%.

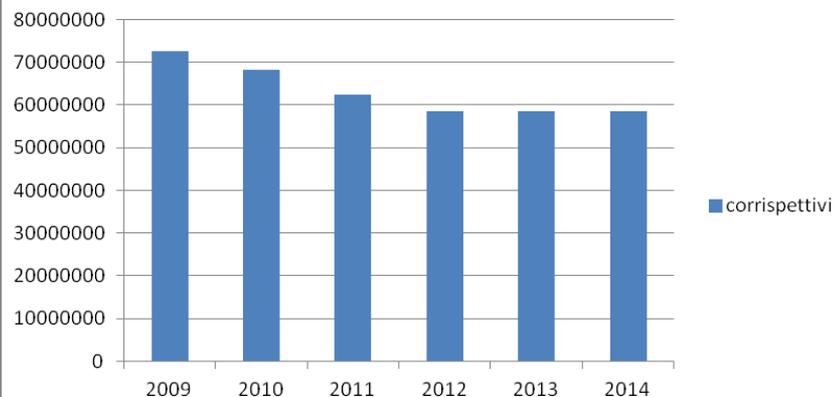


Fonte: Consorzio UNICO Campania

La riduzione dell'offerta di trasporto pubblico

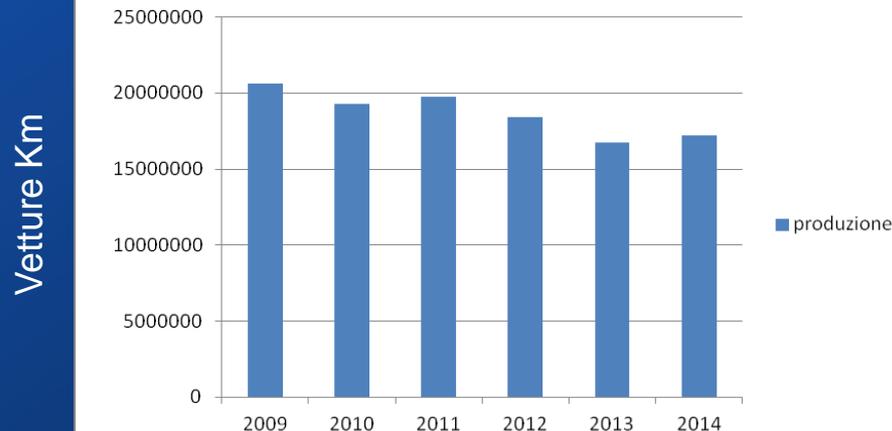
Inoltre, nel periodo 2009 - 2014, abbiamo registrato una riduzione dei corrispettivi trasferiti dalla Regione Campania al Comune di Napoli di circa il 20%: a fronte dei circa 72,4 mil di euro riconosciuti nel 2009, nel 2014 sono stati riconosciuti 58,4 mil. di euro. Ciò si è tradotto in una **riduzione dell'offerta di circa il 16%**. Ovviamente anche questa riduzione dell'offerta ha contribuito alla riduzione della domanda.

corrispettivi trasferiti dalla Regione
al Comune di Napoli



Fonte: Comune di Napoli

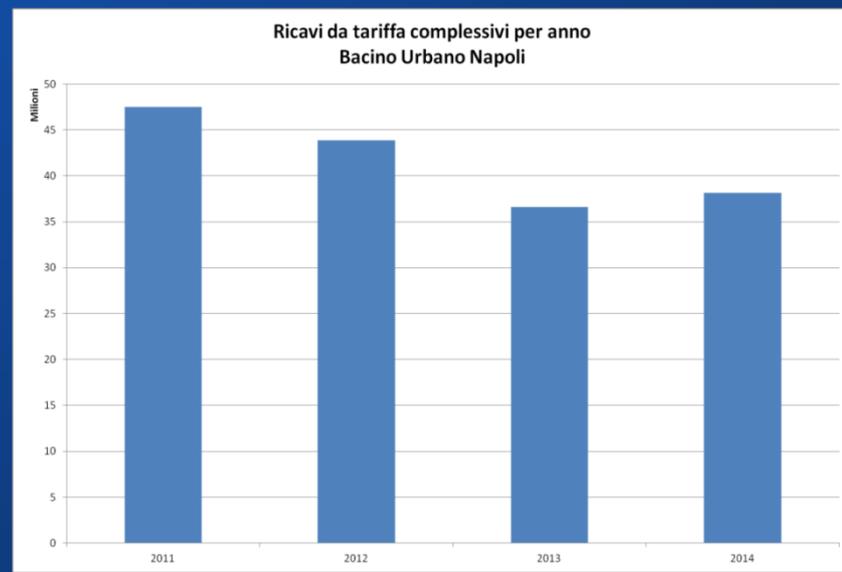
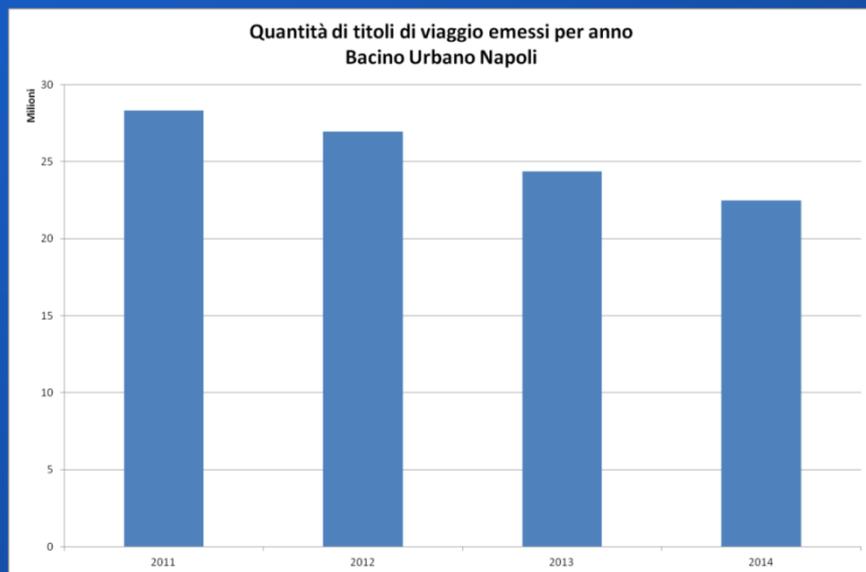
produzione totale (bus, metro e
funicolari) in vetture Km/anno



Fonte: Comune di Napoli

Il crollo dei ricavi da traffico per il TPL

L'effetto di questa contrazione degli spostamenti con il trasporto pubblico è stato la decrescita costante, dal 2011 a oggi, del numero di titoli di viaggio emessi e dei ricavi da traffico (nonostante incremento tariffe del 2013). I ricavi da traffico nel periodo 2011 – 2014 si sono ridotti di circa il 25%: nel **2014** dalla vendita dei titoli di viaggio sono stati ricavati **10 mil euro in meno del 2011**

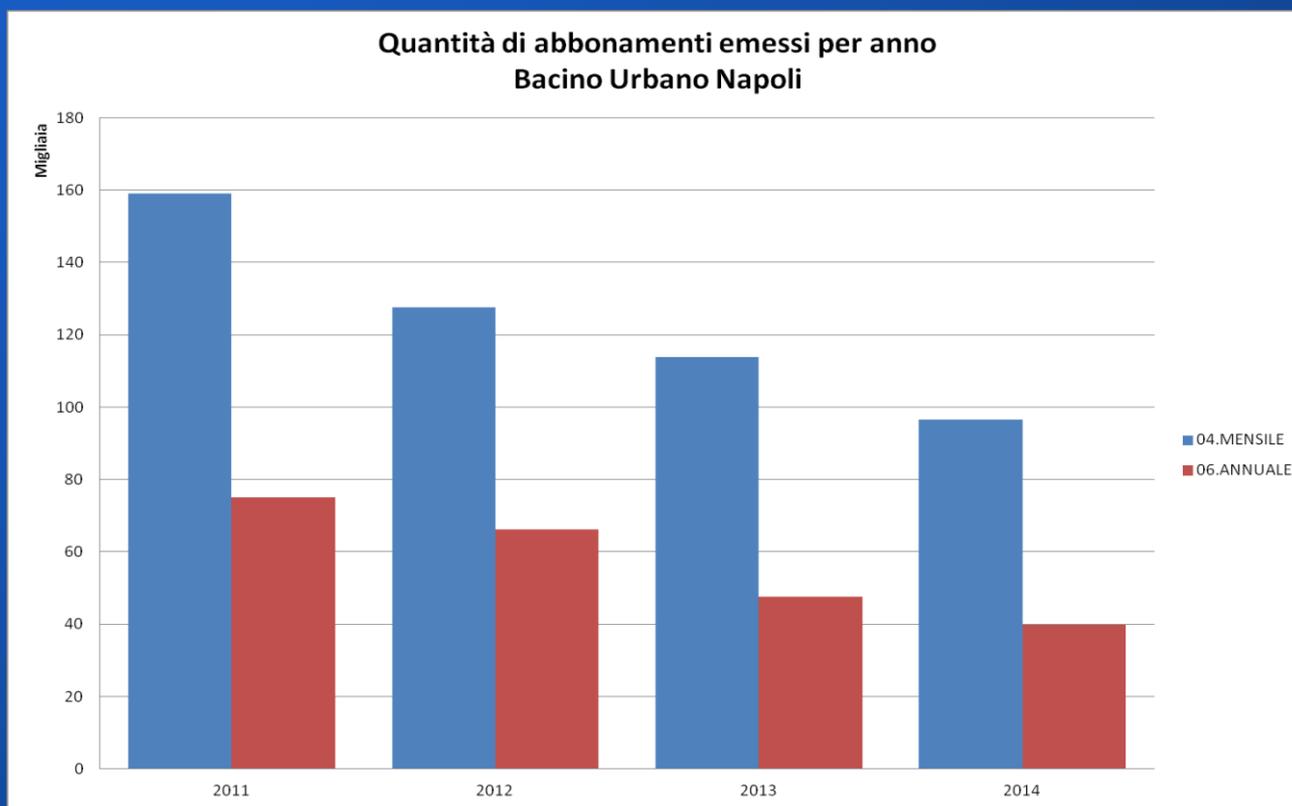


Fonte: ANM e Consorzio UNICO Campania

Fonte: ANM e Consorzio UNICO Campania

Il crollo dei ricavi da traffico per il TPL

Gli abbonamenti annuali, che già rappresentavano una aliquota molto bassa dei titoli di viaggio, si sono ridotti, nel periodo 2011 – 2014, di circa il 45%, mentre gli abbonamenti mensili di circa il 37%: dunque diminuisce ulteriormente la fidelizzazione degli utenti nel Bacino Urbano di Napoli.



Fonte: ANM e Consorzio UNICO Campania

I numeri della crisi in sintesi

| Indicatore | Riduzione percentuale | Riduzione assoluta | Periodo osservazione |
|--|-----------------------|--------------------------|----------------------|
| Passeggeri trasportati TPL ambito urbano | - 40 % | - 350.000 | 2007 - 2013 |
| Passeggeri trasportati TPL gomma ambito urbano | - 60 % | - 310.000 | 2007 - 2013 |
| Trasferimenti di corrispettivi | - 20 % | -14 mil. euro | 2009 - 2014 |
| Produzione totale (vetture Km/anno) | - 16 % | - 4 mil. vetture km/anno | 2009 - 2014 |
| Ricavi da traffico | - 25 % | - 10 mil. euro | 2011 - 2014 |

Fonte: Consorzio UNICO Campania, Comune di Napoli e ANM

Come possiamo invertire questa tendenza?

Invertire questa tendenza è prioritario per l'Amministrazione per due ordini di motivi:

- in primo luogo perché non è possibile immaginare politiche di mobilità sostenibile che non abbiano come principale cardine un sistema efficiente di trasporto pubblico;
- in secondo luogo, in quanto l'Azienda di trasporto che opera su Napoli è una partecipata del Comune e, quindi, il soggetto proprietario deve garantire le condizioni ottimali per continuare ad operare.

Come possiamo invertire questa tendenza?

Condizione necessaria per invertire questa tendenza è che i trasferimenti di risorse pubbliche per i servizi di trasporto restino invariate per gli anni a venire. Contestualmente le azioni, sia dal lato dell'Amministrazione che dal lato dell'Azienda, che occorre attivare sono:

- razionalizzare l'assetto societario delle aziende che operano nel settore;
- ridurre i costi di produzione. Questa politica passa anche per la revisione delle retribuzioni più alte e per l'incentivo all'esodo del personale in esubero;
- recuperare l'evasione, che per la gomma a Napoli si stima che superi il 40%;
- adottare politiche tariffarie per fidelizzare nuovamente gli utenti.

La razionalizzazione dell'assetto societario

Con delibera di Consiglio Comunale n. 59 del 30/11/2012 è stato avviato il percorso di riorganizzazione delle Società del Comune di Napoli che operano nel settore dei trasporti. Questo percorso, che ha visto la conclusione nel mese di gennaio del 2014 ha consegnato un nuovo assetto societario di settore per il quale oggi il Comune ha accorpato in un'unica società tutti i servizi per la mobilità urbana: trasporto pubblico urbano su ferro e su gomma, gestione della sosta, segnaletica e semaforica.

Si tratta di una società che conta complessivamente circa 2.800 dipendenti per produrre:

- circa 6 mil. di vetture Km anno di servizi di trasporto su ferro;
- circa 13,5 mil. di vetture Km anno di servizi di trasporto su gomma in ambito urbano;
- circa 3,7 mil. di vetture Km di servizi di trasporto su gomma in ambito extraurbano.

La riduzione dei costi di produzione del servizio

Per l'orografia del territorio, le condizioni di circolazione (la velocità commerciale del tpl a Napoli non supera i 12 km/h), l'anzianità del parco circolante e la dimensione dell'Azienda, il **costo di produzione** che registriamo a Napoli è di circa **8,5 euro per vettura km**.

Se si prova ad utilizzare il "Modello per la determinazione del **costo standard**" proposto dall'Osservatorio sulla politiche industriali e la regolamentazione, per Napoli il costo di produzione del servizio sarebbe di circa **7,5 euro per vettura km**.

Per ridurre i costi di produzione stiamo portando avanti, contestualmente alla realizzazione di nuove fermate della rete metropolitana, **limitazioni alla circolazione delle auto private**, al fine di ridurre i fenomeni di congestione e **umentare la velocità commerciale dei bus**. Stiamo inoltre incrementando i sistemi telematici di controllo delle corsie preferenziali.

Inoltre, utilizzando circa 20 milioni di euro di fondi **PON Metro**, il Comune di Napoli ha previsto l'acquisto di circa **100 nuovi bus** che ridurranno sensibilmente l'anzianità del parco circolante che è oggi mediamente pari a 17 anni.

Recupero evasione e politiche tariffarie per fidelizzare gli utenti

Per il recupero dell'evasione l'Azienda ha potenziato e qualificato il nucleo di controllo che oggi è, in termini di dotazione organica, in linea con le altre principali città italiane

Sono allo studio politiche tariffarie mirate, che dovranno essere concordate con la Regione Campania, per il recupero della fidelizzazione degli utenti. Tra queste gli abbonamenti "impersonali", i carnet di biglietti, i biglietti "parcheggio e trasporto pubblico", le agevolazioni tariffarie per i bambini e per gli studenti universitari.

Assessorato alle Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità

Assessore prof. ing. Mario Calabrese

ing. Nicola Pascale (coordinatore)

ing. Pasquale di Pace

ing. Carmine Aveta

Ing. Daniele Siciliano

Direzione Centrale Infrastrutture Lavori Pubblici Mobilità

Servizio Sistema delle infrastrutture di trasporto, delle opere pubbliche a rete e dei parcheggi

Dirigente arch. Giuseppe Pulli

Gruppo di lavoro: arch. Anna Rita Affortunato, ing. Giulio Davini, ing. Marzia Di Caprio, arch. Giovanni Lanzuise, arch. Valeria Palazzo, arch. Emilia Giovanna Trifiletti

Contributi specialistici:

Direzione Centrale Ambiente, Tutela del territorio e del mare

Servizio Affari generali e controlli interni: ing. Simona Materazzo

Direzione Centrale Pianificazione e gestione del Territorio- sito Unesco

Servizio Affari Generali e controlli interni: arch. Francesca Pignataro

Direzione Centrale Infrastrutture

Servizio Mobilità sostenibile: ing. Franco Addato

Servizi di trasporto pubblico: dott. Pasquale Del Gaudio

Servizio Linea 1: ing. Serena Riccio, geom. Patrizio Civetta, ing. Eduardo Fusco, ing. Massimo Simeoli



Hanno collaborato

ANM

ing. Alberto Ramaglia, ing. Gennaro Narducci, ing. Davide Pinto, ing. Gino Annunziata, ing. Felice Mondo, ing. Aldo Paribelli, ing. Salvatore Ventura

Tangenziale di Napoli S.p.A.

ing. Luigi Massa, geom. Castrese Zannella

Consorzio Unicocampania

dott. Gaetano Ratto, ing. Guido Cangiano

Raccolta e analisi dei dati di traffico della mobilità urbana

Dipartimento di Ingegneria Elettrica e Tecnologie dell'Informazione

Università Federico II di Napoli

Gruppo di lavoro: prof. Ing. Antonio Sforza (coordinatore), Ing. Claudio Sterle, Ing. Annunziata Esposito Amideo

Assistenza tecnica per la definizione di dati urbanistici finalizzati alla elaborazione del PUM

ANEA

ing. Michele Macaluso

gruppo di lavoro: Prof. arch. Alessandro Dal Piaz (coordinatore), arch. Immacolata Apreda, arch. Cristina Falvella, arch. Daniela Mello

