

# Conferenza Programmatica

10-11  
Luglio | Ippodromo  
di Agnano



## Forum tematico Trasporti a cura di Roberto Calise

### *Premessa*

Il presente documento è frutto del percorso iniziato da **Marco Sarracino** come **Segretario** del PD di Napoli e provincia. Infatti, il neo-Segretario, all'indomani della sua nomina, ha istituito diversi **forum tematici**, con l'obiettivo di disegnare la proposta politica del Partito Democratico per Napoli in vista delle elezioni comunali del 2021.

Tale percorso doveva dipanarsi ad inizio 2020, per poi concludersi in primavera con un momento collettivo: una conferenza programmatica in cui il PD partenopeo avrebbe espresso le proprie posizioni sul governo della città e dell'area metropolitana. Tale cammino, ritardato a causa dell'insorgere del COVID-19, è poi ripreso ad emergenza attenuata, con una serie di incontri online per ogni tavolo tematico, che sono poi confluiti nella due giorni di "**Idea Napoli**" del 10 e 11 luglio 2020.

Anche il **forum trasporti**, presieduto da **Roberto Calise**, ha seguito lo stesso percorso, cercando di aprirsi a diverse sensibilità del frastagliato mondo dei trasporti partenopei e campani. Il presente documento rappresenta una **sintesi** della discussione, dalla quale è emerso come sia necessario lavorare per consegnare alla città ed alla provincia di Napoli un **trasporto** che sia **unico, tecnologico, sostenibile**.

### *L'era delle città: l'importanza del trasporto pubblico*

Viviamo nell'**era delle città**. Grazie al boom economico che seguì la fine della Seconda Guerra mondiale, l'**urbanizzazione** è diventata un fenomeno che ha caratterizzato tutto il mondo occidentale. Se nel 1870 la popolazione mondiale residente in aree urbane era meno del 40%, oggi tocca il 60% (secondo i dati dell'*International Association of Public Transport – UITP*), percentuale che raggiunge il **75%** in **Europa**. Inoltre, le aree urbane moderne sono sempre più grandi e meno dense: ciò ha cambiato **usi e costumi** dei **cittadini**, che hanno la necessità di muoversi per le normali attività della vita quotidiana (lavoro, scuola, divertimento).

Questo fenomeno ha contribuito al crescere delle esigenze di mobilità: si pensi infatti che in Europa, tra il 1970 ed il 2001, si è verificato un **aumento** della **mobilità individuale** del +128%. In **Italia**, la percentuale è ancora più alta, toccando il **+173%**. Nello stesso periodo, il contemporaneo incremento del PIL pro capite ha portato all'aumento dell'acquisto e dell'uso dell'auto privata, spesso per far fronte alla **mancanza di trasporto collettivo**. Infatti, il più delle volte, l'allargamento delle aree urbane non è stato efficacemente affrontato da un'**attenta pianificazione pubblica**.

Sottovalutare le questioni legate allo sviluppo delle aree urbane ha portato all'esplosione di problemi di **vivibilità** delle **città**: uno su tutti, l'aumento dell'**inquinamento** atmosferico. Basti pensare che, a parità di passeggeri trasportati e di chilometri percorsi, le emissioni di CO<sub>2</sub> delle auto mediamente sono tre volte maggiori di quelle di quelle degli autobus e dieci volte di quelle delle metropolitane. Il **traffico** incide in modo determinante sui livelli di rumorosità e quindi sulla **vivibilità** delle aree urbane: si stima che 7 impiegati su 10, tra quelli che utilizzano l'auto per andare a lavoro, arrivino in ufficio già stressati, prima ancora dell'inizio della giornata lavorativa. Non potrebbe essere altrimenti: il traffico causa un **utilizzo antieconomico** della nostra più preziosa risorsa, ossia il **tempo**. Considerando un'aspettativa di vita media pari a ottant'anni, è stato stimato che circa un anno va perso stando fermi nel traffico. Come se non bastasse, il traffico urbano ha portato anche ad un aumento di **incidenti stradali**, con il relativo

incremento delle spese da parte del **sistema sanitario** pubblico. Poi, ci sono questioni strettamente legate al modo in cui una città è strutturata. Infatti, il traffico urbano occupa prezioso **spazio urbano** in modo **improduttivo**: questi problemi riguardano in particolare i centri storici, ovviamente non concepiti per il passaggio e la sosta delle moderne automobili.

Promuovere il **trasporto pubblico locale** (TPL) rappresenta oggi uno dei modi più efficaci per affrontare efficacemente i problemi legati alla massiccia urbanizzazione. Investire nella promozione del trasporto pubblico è infatti non solo una necessità legata a questioni ambientali o di qualità della vita, ma anche ad aspetti industriali. Secondo Nicolas Blain, responsabile delle relazioni internazionali e degli affari europei del gruppo francese *Régie autonome des transports parisiens* (RATP), i **benefici** della promozione di un ciclo industriale completo basato sul TPL possono essere così individuati:

- il TPL è un importante **vettore d'occupazione** (settore nel quale sono oggi impiegati in Europa circa 2 milioni di persone). Si tratta di posti **stabili** sul territorio, non delocalizzabili e quindi non soggetti ai "ricatti" dell'economia di mercato. Inoltre, sono posti "**verdi**", in quanto direttamente responsabili della diminuzione dell'uso di vetture private. Infine, sono posti di lavoro che richiedono, il più delle volte, un alto tasso di **specializzazione**, spingendo dunque ad aumentare il livello di **formazione** della forza lavoro;
- pochi settori come quello del trasporto collettivo sono in grado di **rivitalizzare l'economia**, soprattutto le filiere legate a settori storicamente in crisi, come la **metallurgia**. Infatti, per ogni autobus, tram o metropolitana acquistati e/o realizzati, si dà respiro ad **aziende costruttrici** di treni, bus e/o sistemi di segnalamento;
- dai primi due punti si deduce come lo sviluppo del TPL rappresenti un fattore d'**innovazione** chiave, stimolando la spesa per **ricerca e sviluppo** delle **aziende**, che sono alla costante ricerca di soluzioni innovative capaci di coniugare costi minori con **maggiore efficienza** e minori consumi sia dei mezzi che delle infrastrutture dedicate al TPL;
- infine, il trasporto collettivo incide profondamente sulla **pianificazione urbanistica**, economica, sociale, e quindi sulla **qualità della vita** dei cittadini, con fattori come la **puntualità**, la **regolarità**, la **frequenza** ed il tempo di viaggio. Ciò porta a dire che la qualità del trasporto collettivo è un **fattore d'attrattiva** unico per le metropoli, sia per i turisti, che per nuovi abitanti e/o lavoratori: soprattutto questi ultimi valutano attentamente tali fattori nel caso si trovino a compiere scelte di vita.

### ***Il ritardo italiano e il caso napoletano***

Il TPL può essere dunque un fattore fondamentale di **rivitalizzazione economica e sociale** delle città, attraverso un ciclo economico e sociale completo. Tuttavia, in Italia il tema è stato lungamente relegato ai margini del dibattito pubblico, anche se nel triennio 2015-2018, con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) guidato da **Graziano Delrio** e la Struttura Tecnica di Missione (MIT) guidata da **Ennio Cascetta** e **Giuseppe Catalano**, si è registrata una importante inversione di tendenza che, dopo una breve parentesi politica, l'attuale Ministro **Paola De Micheli** sta continuando a portare avanti.

In questo contesto, il caso di **Napoli** è emblematico. La terza città d'Italia è una dei centri che più ha sofferto di una **massiccia urbanizzazione**. Dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, la necessità di affrontare il boom economico, con il relativo aumento del numero di abitanti, ha portato la città ad essere preda di interessi di costruttori privati, che, approfittando dell'assenza di una reale pianificazione urbanistica, hanno edificato massicciamente. Tra il 1951 e il 1971, secondo dati ISTAT, la **popolazione** di Napoli è passata da 1.011.919 a 1.226.594 residenti (**+22 %**), mentre nello stesso periodo la disponibilità di **vani abitativi** è passata da 485.527 a 1.039.499 (**+114%**). I numeri mostrano come l'area urbana partenopea sia stata **devastata** da ciò che in seguito è stato definito "il sacco di Napoli", un fenomeno magistralmente documentato nel 1963 dal regista Francesco Rosi, nel suo capolavoro *Le mani sulla città*.

Tutto ciò ha **travolto** il preesistente **sistema dei trasporti** partenopeo. A questa enorme sfida urbanistica, economica, culturale, dalla seconda decade dell'ultimo decennio del Novecento si è cercato di porre rimedio con il **Piano Comunale dei Trasporti di Napoli** (1997), poi allargato con il **Piano delle Cento Stazioni** (2003), ed esteso all'intera Regione (Legge Regionale 3/2002). Questi atti, concretizzatisi nel

**Sistema della Metropolitana Regionale** immaginata sotto la Presidenza della Regione di **Antonio Bassolino** con **Ennio Cascetta** assessore competente al ramo (la famosa “cura del ferro”, ossia il più ambizioso progetto infrastrutturale presente in Italia dopo l’Alta Velocità) hanno segnato l’avvio di una **nuova visione**.

Oggi, Napoli si lascia alle spalle un decennio difficile, apertosi con il cambio della guardia in Regione Campania, che ha visto il centrodestra di **Stefano Caldoro** smantellare progressivamente le politiche di promozione del trasporto pubblico portate avanti nel decennio 2000-2010. Al contempo, i quasi dieci anni (2011-2020) di gestione comunale da parte di **Luigi De Magistris** hanno visto indietreggiare pesantemente la qualità del servizio offerto, con l’Azienda Napoletana Mobilità (ANM) eternamente in **sofferenza**.

L’elezione nel 2015 di **Vincenzo De Luca** alla guida della Regione Campania ha consentito il riattivare parti del grande disegno di cascettiana memoria, grazie al **rilancio** dell’Ente Autonomo Volturno (EAV), una fra le più grandi aziende di trasporto del Paese, nonché la **riattivazione** di numerosissimi **cantieri** e lo **svecchiamento** del **parco veicolare**, sia su gomma che su ferro. Tuttavia, le differenti visioni politiche e gestionali fra Comune e Regione hanno reso difficili i rapporti fra le tante entità che quotidianamente gestiscono il TPL campano.

Alle soglie delle **elezioni regionali 2020**, e a meno di un anno da quelle **comunali del 2021**, è dunque necessario segnare un **cambio di passo**, che consenta alla città di Napoli ed alla sua area metropolitana di **alzare lo sguardo verso il futuro**, cercando di non restare schiacciata nella gestione di una difficilissima quotidianità. Infatti, quel che più è mancata in questi anni recenti è stata una **visione**, una **prospettiva**, un’**idea**: cosa si vuole che il TPL sia per l’area di Napoli e per i suoi abitanti, affinché muoversi non sia un’odissea, ma un gesto naturale di civiltà, che garantisca un nuovo tipo di **diritto**: quello **alla mobilità**, che si vada ad affiancare ai più storici diritti quali lavoro, salute, istruzione, ecc.

#### ▪ **Un trasporto unico**

Nel mondo complesso che ci aspetta, soprattutto post-COVID, non è più pensabile l’attuale frammentazione del processo decisionale. **Unica** dev’essere la **regia** del trasporto – non necessariamente l’azienda, poco importa se interamente pubblica o affidata a terzi secondo **gare europee**. Unico dev’essere il sistema di **bigliettazione**, continuando e rafforzando il buon lavoro portato avanti dal Consorzio UnicoCampania. Unico dev’essere il sistema di **comunicazione** all’utenza: i sistemi TPL di maggior successo al mondo si misurano anche su questo, basti pensare alla metropolitana di New York reinventata nel suo sistema comunicativo già nel 1970 dall’italiano Massimo Vignelli e dall’olandese Bob Noorda (quest’ultimo autore del sistema comunicativo della metro di Milano nel 1964, e tutt’oggi utilizzato). In questo senso, la **mappa unificata** del sistema su ferro, lanciata da **ANM** in collaborazione con **CityRailways**, rappresenta la base fondamentale da cui partire, per estenderla a tutti gli operatori.

L’**utente**, al momento in cui prende un mezzo (che sia un bus, una metro, una funicolare, un tram) entra in un **unico sistema di trasporto**, non nel cortile gestionale di un determinato operatore. E’ dunque necessario passare da un approccio che ha visto il concentrarsi dell’agire politico sulla gestione delle singole aziende ad un modo di pensare che metta il **passaggero** e le sue esigenze **al centro** della programmazione, garantendo:

- **multimodalità**, ossia la possibilità di utilizzare diversi sistemi di trasporto collettivo attraverso un unico, agile, tecnologico sistema di bigliettazione;
- **intermodalità**, ossia la connessione delle diverse infrastrutture di trasporto, sia quelle esistenti che in via di realizzazione, oltre che con i mezzi di superficie, la cui rete va ripensata in chiave provinciale.

#### • **Un trasporto tecnologico**

Il trasporto con una regia unica non può prescindere dalla **tecnologia**. Napoli, per un breve periodo (primi anni 2000) è stata all’avanguardia su questo aspetto, e deve poter ritornare ad essere capofila in Italia. Un trasporto tecnologico significa **alta specializzazione** del personale, ed attrae **lavoratori qualificati** spingendo sia operatori di settore che istituti di formazione ad investire in materie dall’alto tasso di **spendibilità** sul **mercato del lavoro**.

La tecnologia è amica del trasporto: garantisce **dati** più **affidabili**, i quali consentono una **programmazione** più **efficace**. Solo la tecnologia garantisce un **sistema tariffario** ed una bigliettazione **efficiente**, che consenta di superare i titoli di viaggio cartacei ed i problemi ad essi collegati: distribuzione dei biglietti, potenziamento delle reti di vendita, reti installazione e manutenzione di biglietterie automatiche – tutte voci con **elevati costi** di gestione, e puntualmente in sofferenza a Napoli e provincia, dove spesso perfino trovare un biglietto cartaceo è missione impossibile.

Infine, senza tecnologia, in tempi di terrorismo e COVID, non vi è **sicurezza**, soprattutto nelle tante stazioni che, per necessità di bilancio, non sono presidiate: bisogna renderle **fisicamente inaccessibili** ai malintenzionati, così come avviene nei maggiori sistemi di TPL del mondo.

- ***Un trasporto sostenibile***

La tecnologia, la **regia unica** e **coordinata** fra le aziende, rende il trasporto **sostenibile**: in primis, nei suoi **costi**, che comunque sono **elevati**. La **scelta** dev'essere **politica**: ogni Euro investito nel TPL è un Euro **guadagnato** in qualità della vita dei cittadini, in ore risparmiate, in meno malattie da incidenti o da stress/smog. **Il ritorno economico non è immediato, bensì è un lavoro di lungo periodo**. Eppure, Napoli ha le caratteristiche per un trasporto sostenibile: l'**alta densità abitativa** consente di raggiungere più utenti con una sola fermata di un qualunque mezzo. Inoltre, la lungimiranza delle precedenti giunte comunali ha consentito di avere un ampio parco rotabile di **filobus** e **tram**: è dunque necessario **ampliare** la rete dei mezzi a **trazione elettrica**, rilanciando due modalità ormai considerate antiche, ma che in tutta Europa godono di una seconda giovinezza.

Un trasporto è sostenibile se **smette** di essere **autoreferenziale** e guarda fuori dai confini regionali alle **esperienze migliori**, anche oltre il continente europeo: infatti, ispirarsi alle idee migliori è sempre una scelta di sostenibilità monetaria, poiché importare ed adattare modelli è più economico che idearne di nuovi. Solo così si noterà quanto un **TPL efficace** ed **efficiente** funga da volano per la **riqualificazione urbana** quasi spontanea dei quartieri, con relativo apprezzamento del **mercato immobiliare**, rendendo più accessibili, e dunque più interessanti, quartieri o Comuni ad oggi lasciati ai margini dei processi di rigenerazione urbana, e che lamentano tempi di trasferimento centro-periferia inaccettabili.

Infine, un trasporto sostenibile non può prescindere dalle tecnologie **sharing**, e dagli attori che si muovono su questo mercato: gli sfortunati casi del **bike sharing** napoletano vanno superati passando da sistemi *station based* a più moderni **sistemi a flusso**. E' necessario aprirsi anche al **car sharing**, attraendo i maggiori operatori del mercato, così come va esplorata la possibilità dei **monopattini** elettrici. Il mondo del trasporto cambia velocemente, e vanno dunque immaginate soluzioni che prevedano l'**integrazione** di queste nuove realtà, le quali possono fungere da **adduzione** – e mai da sostituzione – ad una rete TPL strutturata, magari mettendo a sistema gli spazi già disponibili, come i tanti **parcheggi**, la cui disponibilità di posti auto è però inficiata – anche qui – dalla frammentazione dei gestori.

-----  
Il trasporto è alla **base** di **qualunque attività umana** nell'era delle città: senza trasporto, non vi è **educazione**, perché è impossibile raggiungere scuole e università. Senza trasporto, non vi è **ambiente**, perché un TPL efficace è il primo alleato nella lotta contro i mezzi privati. Senza trasporto, non vi è **equità sociale**, perché garantisce la mobilità a tutti, anche alle fasce deboli della popolazione. Senza trasporto, non vi è **turismo**: chiunque sia mai andato all'estero lo sa benissimo. Senza trasporto, non vi è **cultura** o **divertimento**, perché liberare la città dalla morsa delle automobili nel weekend dovrebbe essere un obiettivo di tutti. Senza trasporto, non vi è tutela del territorio ed **urbanistica**, perché le rete infrastrutturali sono il primo veicolo per progettare la città del domani e riqualificare quella dell'oggi, migliorandone la **vivibilità**. Senza trasporto, non vi è **sanità**, perché nell'epoca del **COVID**, la cui trasmissione è scientificamente provato sia favorita dalle polveri sottili, è obiettivo comune ridurre il più possibile le patologie legate all'inquinamento.

Rimettere al centro della vita cittadina il trasporto pubblico è una scelta costosa, impegnativa, ma di **civiltà**, e che rende sempre nel lungo periodo: basta alzare lo sguardo dalle fatiche della quotidianità del vivere in una città difficile come Napoli per rendersi conto della veridicità di questa affermazione. Al nuovo PD di **Marco Sarracino** il compito di tracciare la strada.

# Forum tematico Trasporti del Partito Democratico di Napoli

A cura di:

- **Roberto Calise**, coordinatore

Hanno partecipato attivamente ai vari lavori, in presenza o durante i confronti online:

- **Antonio Bassolino**, già Sindaco di Napoli e Presidente della Regione Campania;
- **Antonino Beninato**, già Direttore del personale della Compagnia Trasporti Pubblici – CTP;
- **Anna Maria Carloni**, Deputata e Senatrice emerita;
- **Luca Cascone**, Consigliere regionale della Campania e Presidente della Commissione Consiliare Mobilità;
- **Angelo Costa**, libero professionista;
- **Mario Coppeto**, Consigliere comunale di Napoli, Presidente della Commissione Consiliare Urbanistica e componente della Commissione consiliare Mobilità;
- **Emiliano D’Aniello**, Consulente del lavoro;
- **Umberto De Gregorio**, Presidente dell’Ente Autonomo Volturno – EAV;
- **Pasquale Esposito**, Consigliere municipale e componente della Segreteria Provinciale del PD napoletano;
- **Gianluca Iazeolla**, Amministratore Unico della Compagnia Trasporti Pubblici – CTP;
- **Antonio Martinelli**, Hitachi Rail STS;
- **Edmondo Miranda**, Della Penna Autostrasporti;
- **Nicola Pascale**, Amministratore Unico Azienda Napoletana Mobilità – ANM;
- **Gaetano Ratto**, Presidente del Consorzio Unicocampania;
- **Raimondo Scotto di Covella**, Tarros Sud s.r.l.;
- **Domenico Semplice**, Rete Ferroviaria Italiana – RFI;
- **Francesco Zanfardino**, Segretario PD Afragola.

*A tutti i partecipanti e/o semplici iscritti va il più sentito ringraziamento per aver voluto dedicare il loro tempo e le loro energie al confronto, dal quale è necessario ripartire per il bene di Napoli e provincia.*