

Michele M. Ippolito, classe 1979, project manager, giornalista, esperto in comunicazione istituzionale ed in politiche della pubblica amministrazione. Per i suoi studi storici e sociali nel 2012 ha vinto il prestigioso Premio Adone Zoli nell'anno del cinquantenario della sua istituzione. Attualmente è Presidente dell'Assemblea Nazionale dei Giovani delle Acli.

Francesco Micera, nato nel 1986, esperto in progettazione sociale, politiche del terzo settore e fund raising, ha conseguito il master di secondo livello in Economia, Contabilità e Finanza degli Enti territoriali. Ha coordinato numerosi progetti di sviluppo territoriale, è stato Presidente dell'Assemblea del Forum Nazionale dei Giovani.

Giuseppe Precchia, nato nel 1980, dottore in legge con specializzazione in professioni legali, è un esperto in gestione, monitoraggio e rendicontazione di progetti comunitari, nazionali e regionali. E' stato segretario del Forum dei Giovani della Regione Campania.



Progetto realizzato nell'ambito di
Servizi agli Studenti nei Comuni sedi di Università,
promosso e sostenuto
dal Dipartimento della Gioventù - Presidenza del Consiglio dei Ministri
e dall'Anci - Associazione Nazionale Comuni Italiani



9 788896 022047
4S Edizioni - Portici (NA)

OMAGGIO

Servizi agli studenti nei Comuni sedi di Università



Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento della Gioventù



Città di Capua



*“Studenti universitari e trasporto pubblico,
un rapporto difficile”*



Ricerca di Michele M. Ippolito
con la collaborazione di Francesco Micera e di Giuseppe Precchia

**“Scegliere il dubbio come filosofia di vita
è simile a scegliere l’immobilità
come mezzo di trasporto.”
*(Yann Martel)***

Ringraziamenti

I ringraziamenti degli autori vanno soprattutto a:

Dr. Carmine Antropoli, sindaco della Città di Capua,
capofila del progetto “Capua Città Universitaria”;

Avv. Fernando Brogna, consigliere comunale delegato alla Cultura
ed al progetto “Capua Città Universitaria”;

Prof. ssa Clelia Mazzoni, direttrice del dipartimento di Economia
della Seconda Università degli Studi di Napoli;

Prof. Andrea Lepore, delegato della Dipartimento di Economia della SUN
per il progetto “Capua Città Universitaria”



Il contesto locale

La Città di Capua è una tra le più importanti della Provincia di Caserta. Già capitale della Terra di Lavoro e capoluogo in epoca napoleonica, si trova in una posizione storicamente strategica grazie all’attraversamento della via Appia nonché della ferrovia Napoli – Caserta – Cassino e della vicinanza all’autostrada A1 Roma – Napoli. Da oltre vent’anni è una “città universitaria”. La Facoltà di Economia della Seconda Università degli Studi di Napoli è stata infatti istituita e ubicata a Capua nel 1991 ed attualmente ospita:

- ✓ 2 corsi di **Laurea Triennale**: Economia Aziendale; e Economia e Commercio
- ✓ 1 corso di **Laurea Triennale Interdipartimento**: Scienze del Turismo
- ✓ 2 corsi di **Laurea Magistrale**: Economia e Management e Finanza e Mercati

La città è, quindi, abitata da giovani universitari, ma è soprattutto meta quotidiana di studenti che, dai Comuni limitrofi, si spostano a Capua per frequentare corsi e sostenere esami. Tali studenti necessitano quindi di servizi adeguati e di nuove forme di agevolazioni sia dal punto di vista della mobilità, sia dal punto di vista dei servizi innovativi che la città e lo stesso Ente Universitario possono offrire. Per questo il Comune, assieme agli altri enti partner sia istituzionali che del privato sociale legati al territorio, ha inteso proporre nuove forme di supporto all’utenza universitaria partecipando ad un apposito bando indetto dall’Anci – Associazione Nazionale Comuni Italiani e dal Dipartimento per la Gioventù della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Il progetto “Capua Città Universitaria”

In particolare, il progetto, concluso nel giugno 2013, ha perseguito i seguenti obiettivi specifici:

- a) Favorire meccanismi di consultazione democratica degli studenti per prendere decisioni condivise in merito alla gestione di servizi loro rivolti.
- b) Garantire vantaggi di tipo economico agli studenti universitari residenti nei Comuni aderenti al partenariato ed iscritti a Capua;
- c) Garantire una maggior fruizione ad eventi culturali, sociali, ricreativi e aggregativi sul territorio;
- d) Favorire la mobilità degli studenti da e verso la sede universitaria di Capua creando un sistema che garantisca la sostenibilità ambientale riducendo il trasporto su strada;
- e) Favorire la piena conoscenza ed ampliare l’utilizzo delle ICT da parte degli studenti;
- f) Sostenere il diritto allo studio degli studenti diversamente abili che frequentano la sede universitaria di Capua attraverso azioni materiali ed immateriali e provvedere ad azioni di sostegno agli studenti stranieri;
- g) Garantire un migliore collegamento tra Istituzioni locali, ente universitario e cittadinanza studentesca attraverso “corner” ed “infopoint”.



Capua - Torri di Federico II

L'Analisi

Si è ritenuto necessario analizzare i problemi lamentati dagli studenti universitari che frequentano la Dipartimento di Economia della Seconda Università degli Studi di Napoli in materia di mobilità, limitandoci alla semplice descrizione dei fatti. Questo ha portato all'individuazione di tematiche rilevanti che abbiamo analizzato più dettagliatamente in una fase successiva e per aiutarci in questo obiettivo ci siamo avvalsi dell'utilizzo di un questionario che meglio mettesse in risalto i punti importanti e le criticità delle azioni che andavamo a studiare.

La stessa metodologia è stata utilizzata per analizzare in maniera sempre più approfondita e cogliere gli aspetti che abbiamo ritenuto più utili del rapporto tra i giovani ed il trasporto pubblico nell'Alto Casertano, ed in particolare nei Comuni della cinta di Capua, partendo dall'esperienza personale di ognuno per avere una visione più ampia e eterogenea.

L'oggetto su cui ci siamo focalizzati è il rapporto tra il giovane studente universitario ed il trasporto pubblico locale, anche analizzando criticità personali e collettive che scaturiscono da problemi che si sono verificati negli ultimi anni in questo particolare mondo, cercando di identificare e, quindi, poter proporre, potenziali soluzioni ad alcuni di tali problemi.



Dall’ACMS alla CLP

Nel marzo 2012 è fallita l’ACMS (Azienda Casertana Mobilità e Servizi), società pubblica di proprietà della provincia di Caserta che per conto della stessa gestiva i trasporti pubblici locali sul territorio. All’inizio del mese di maggio dello stesso anno la Provincia ha indetto una gara pubblica, vinta da una delle società private leader nel settore in Campania, la CLP, ed i bus sono tornati di nuovo in strada. Così il servizio su gomma è ripreso in tutta la provincia.

La CLP nasce nel 1984 da un’idea imprenditoriale dei fratelli Carlo, Luigi e Pasquale Esposito, che già all’epoca vantavano un’esperienza di due generazioni nel settore del trasporto passeggeri su gomma. L’azienda all’inizio svolge soprattutto attività di riparazione come officina meccanica autorizzata Iveco, costruzione ed omologazione autobus, assistenza tecnica e logistica sul territorio. Con le prime concessioni regionali, nazionali ed internazionali inizia l’attività di trasporto persone su gomma che allarga gli orizzonti del gruppo.

I dipendenti dell’ex ACMS hanno, quindi, affiancato gli autisti della CLP lungo le linee dell’Alto Casertano. 120 pullman presi in comodato dal curatore si sono andati ad aggiungere a quelli già disponibili e ad ulteriori 32 dell’Eav. La CLP ha immediatamente rassicurato gli utenti sul fatto che i costi dei biglietti non sarebbero aumentati, restando ai livelli di quelle previsti dalla Regione Campania all’interno del sistema UnicoCampania, per fasce chilometriche, con diverse agevolazioni per gli studenti.

Tuttavia, uno dei primi problemi che si sono verificati era legato agli

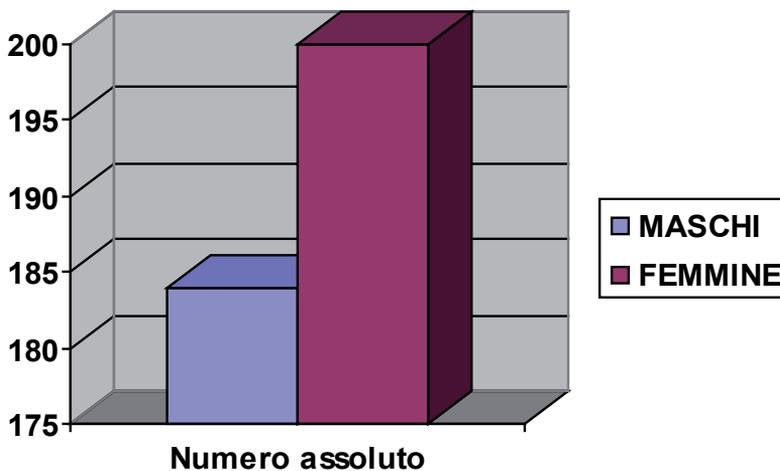
abbonamenti, mensili ed annuali. Il sistema integrato di trasporto pubblico campano prevede abbonamenti che possono essere utilizzati su tutti i mezzi pubblici delle società facenti parte del consorzio regionale, di cui, però, la CLP non ha mai fatto parte. Pertanto, tutte quelle persone che avevano acquistato un abbonamento annuale per viaggiare con l'ACMS, pagato parecchie centinaia di euro, nonostante le agevolazioni in campo, era divenuto solo carta straccia. I titoli di viaggio del Consorzio Unico-Campania, infatti, pur ancora nelle mani dei pendolari di Terra di Lavoro non potevano essere utilizzati a bordo degli automezzi in circolazione. Per mesi i sindacati e le associazioni di consumatori ed utenti sono stati subissati di segnalazioni da parte di quanti si sentivano truffati perchè avevano pagato in anticipo un abbonamento che non era più valido. Solo a distanza di tempo ed in seguito ad un accordo con l'Amministrazione Provinciale, la CLP ha accordato il riconoscimento fino ad esaurimento degli abbonamenti.

Dal primo gennaio 2013, sono state, inoltre, sospese le agevolazioni tariffarie per le Forze dell'Ordine, a causa del mancato rinnovo della convenzione con la Regione Campania. Gli abbonamenti annuali agevolati già emessi avranno valore fino alla loro naturale scadenza. Ai sensi della legge regionale n. 3/2002, non è più prevista la circolazione a titolo gratuito sui mezzi di trasporto pubblico.

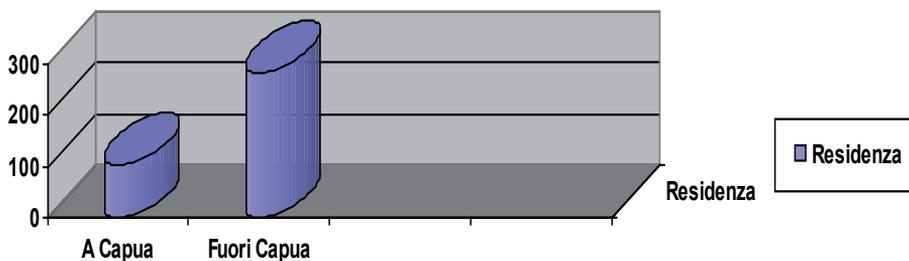
Far tornare i bus in strada era soltanto il primo problema da risolvere e chi tutti i giorni si affidava e si affida ai mezzi pubblici per spostarsi da una parte all'altra della provincia di Caserta lo sapeva bene. Il problema del trasporto pubblico è, infatti, ancora oggi lungi dall'essere risolto, come dimostrano anche i risultati statistici dell'analisi che abbiamo compiuto.

I dati statistici

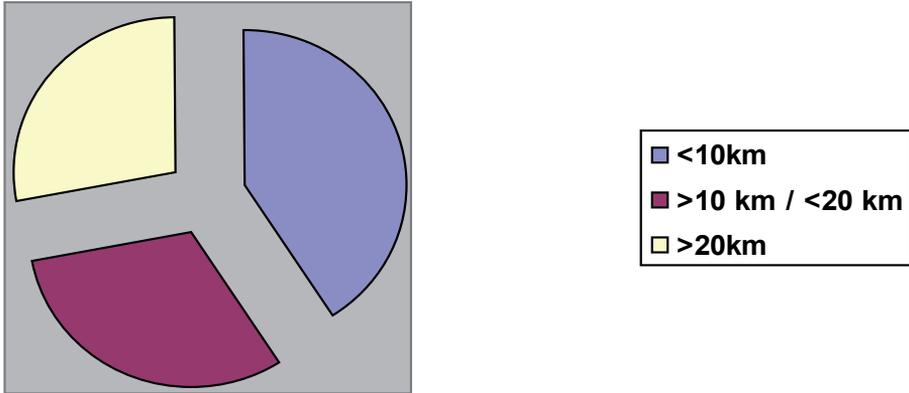
Personale incaricato del progetto “Capua Città Universitaria” ha somministrato i questionari all’interno delle aule della facoltà di Economia della Seconda Università degli studi di Napoli, nella sede centrale di Capua. Hanno risposto al questionario 384 studenti, di cui 184 maschi e 200 femmine.



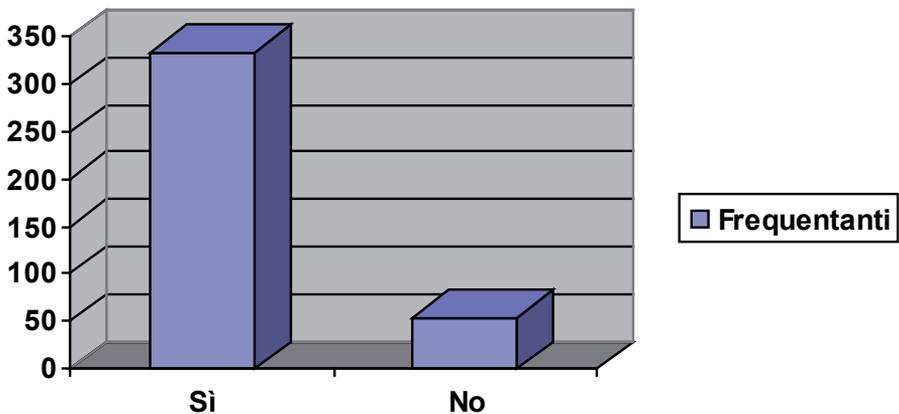
Di questi, 102 risiedono a Capua, Comune in cui ha sede il Dipartimento di Economia di Capua, mentre 282 risiedono da altri Comuni.



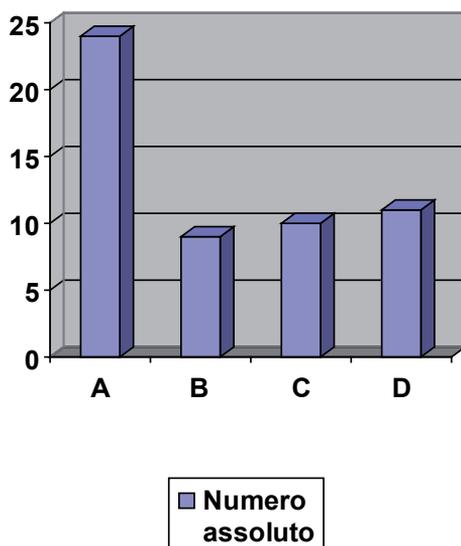
Dei 282 studenti che fanno parte del campione dei non residenti a Capua, 115 di essi provengono da Comuni limitrofi che distano meno di 10 chilometri da Capua, 88 da Comuni tra gli 11 ed i 20 chilometri, 79 da Comuni più lontani.



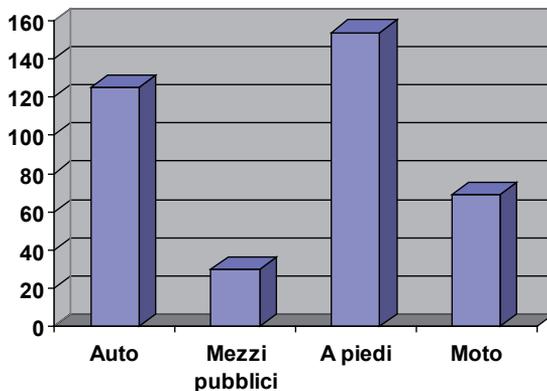
Del campione, 334 studenti frequentano abitualmente i corsi universitari inseriti nel piano di studi, non lo fanno 54. Da notare che i questionari sono stati distribuiti e recuperati nella sede centrale del Dipartimento a studenti che si trovavano lì per sostenere esami, studiare in gruppo, richiedere informazioni, seguire corsi, ecc.

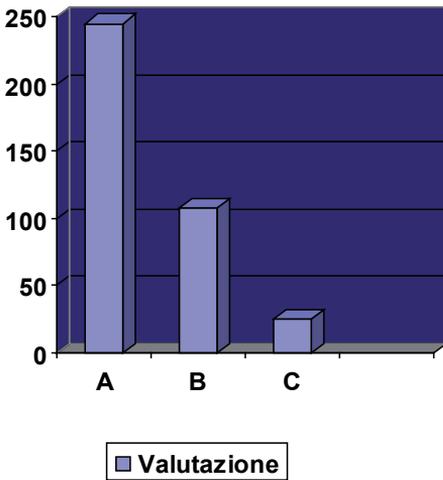


Gli studenti che non frequentano l’università regolarmente o che, almeno, dichiarano di non farlo, danno motivazioni anche molto diverse tra di loro. Non frequentano regolarmente l’università in 24 perché lavorano (risposta A nel grafico); 9 perché lo ritengono inutile ai fini del loro apprendimento (B nel grafico); 10 perché genericamente non hanno tempo per raggiungere la sede dei corsi (C nel grafico); 11 perché preferiscono studiare a casa (D nel grafico).

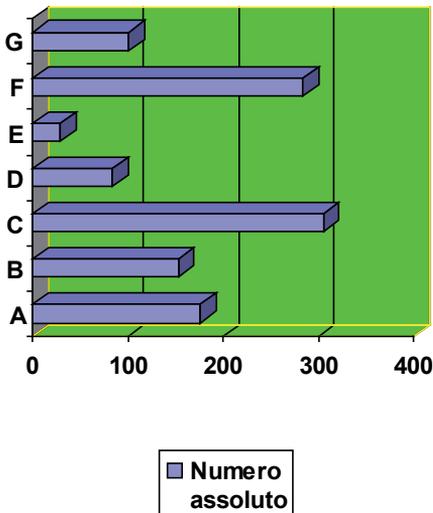


Gli studenti della sede universitaria di Capua utilizzano l’auto, sia come unico occupante che come passeggero di amici o familiari in 125 casi. Si recano a Capua con i mezzi pubblici appena 30 studenti del campione, mentre vanno a seguire le lezioni a piedi 154 (nella loro totalità residenti a Capua). Il motorino, lo scooter o la moto sono usate da 69 degli studenti interpellati per iscritto.



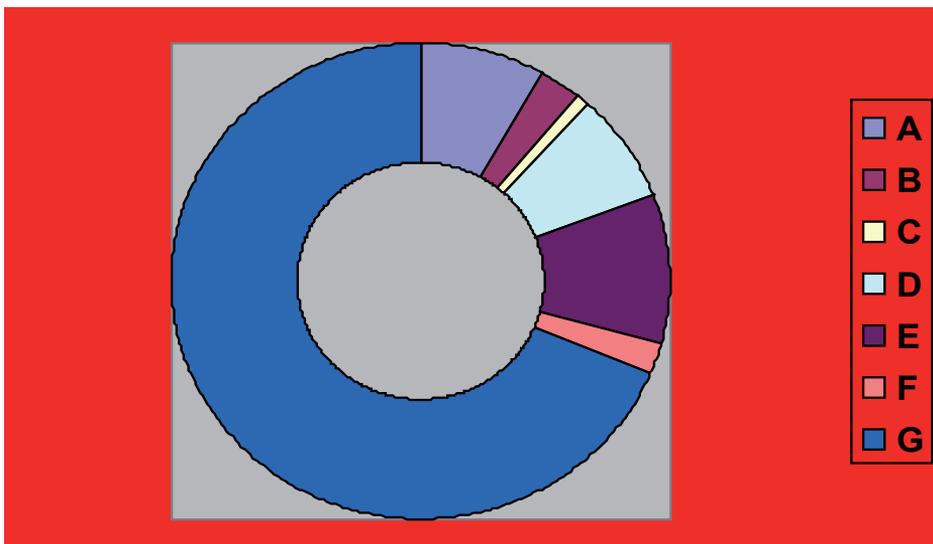


Alla domanda “quando ti capita di utilizzare un mezzo pubblico per recarti all’università, come valuti il servizio?” le risposte sono state nette: 245 studenti lo reputano scarso o inadeguato; 108 accettabile; appena 25 buono o comunque adeguato.

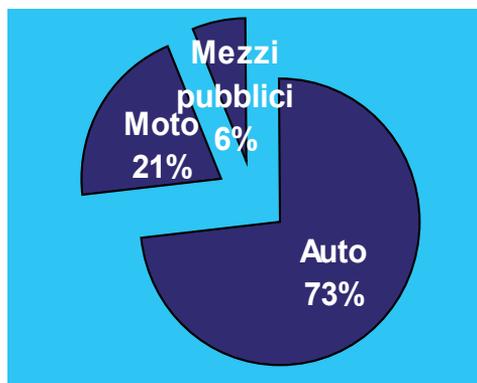


Se gli studenti potessero migliorare l’offerta del trasporto pubblico locale potenzierebbero i seguenti aspetti. Considerando che era possibile selezionare fino a tre opzioni in pochi, 176, hanno detto “il costo del servizio” (A), ben 153 hanno chiarito che sarebbe necessario migliorare la pulizia (B), 305 la puntualità e l’affidabilità (C). In 84 hanno proposto di creare delle particolari agevolazioni per gli studenti (D), mentre pochi, solo 29 lamentano una migliorabile cortesia del personale da migliorare (E), mentre 284 chiedono un aumento del numero delle corse e 101 l’ampliamento della fascia oraria in cui è garantito il servizio.

Quale punto di forza dell’offerta del trasporto pubblico locale, gli studenti rispondono in maniera netta, ben in 303 “nessuno” (G) e basta, nonostante avessero anche in questo caso ben tre risposte a propria disposizione. Considerando che era possibile selezionare fino a tre opzioni in pochi hanno indicato dei punti di forza, 36 hanno detto “il costo del servizio” (A), 12 la pulizia (B), appena 4 la puntualità e l’affidabilità (C), 33 le agevolazioni per gli studenti (D), mentre pochi, solo 44 la cortesia del personale da migliorare (E), 9 il numero delle corse (F).



Nel tempo libero per gli spostamenti quotidiani i giovani studenti preferiscono utilizzare l’auto in 280, 80 la moto, i motorini e gli scooter, appena 24 i mezzi pubblici.



Conclusioni

“Il blocco dei trasporti pubblici napoletani è la punta di un iceberg che riguarda tutto il sistema dei trasporti pubblici locali del Paese. Un sistema che ha subito negli ultimi due anni, a causa della crisi economica, dei tagli insostenibili alle risorse pubbliche ad esso destinate. In alcune regioni gli effetti di questi tagli sono stati durissimi, ma il picco l’ha raggiunto la Campania che nel 2012 ha ridotto del 27 per cento i finanziamenti per bus, tram, metro e treni regionali”. A lanciare questo allarme è stato Marcello Panettoni, il presidente di Asstra, l’associazione che riunisce le imprese di trasporto pubblico locale del paese, rimarcando che oltre 200 imprese che fanno muovere ogni giorno in tutt’Italia 15 milioni di persone, e danno lavoro a 116.000 autoferrotranvieri.

Dal 2010 al 2012 la riduzione di risorse complessiva per il settore in Italia è stata di 893 milioni di euro nel 2012 (-17%). Al problema dei tagli, per giunta, si somma la crisi di liquidità delle aziende dovuto al ritardo dei pagamenti di Regioni ed Enti Locali”.



Con questi chiari di luna, per mandare avanti il servizio bene o male - aggiungeva Panettoni – le imprese hanno dovuto aumentare le tariffe, tagliare i servizi, bloccare il turn over, ricorrere a misure straordinarie come esodi incentivati, contratti di solidarietà difensiva ed in alcuni casi utilizzare degli ammortizzatori sociali in deroga.”

Secondo un importante studio della Fondazione Caracciolo e dell’Aci pubblicato nel 2012, i tagli nel settore della mobilità su gomma sono circa del 10%, in Italia ma molto disomogeneamente distribuiti nel territorio (- 23% Campania, - 41% Molise, 0% Lazio, Puglia, Marche, Friuli ecc.), mentre i tagli sui servizi ferroviari sono un po’ più omogeneamente distribuiti sul territorio anche se ci sono sempre disuniformità significative (- 20% Campania, 0% Lombardia). Viene anche puntato l’indice sugli incrementi tariffari adottati da molte Regioni per sopperire alla riduzione dei finanziamenti: tra queste, la Campania.



Capua - Ponte Romano

Tutti questi fattori incidono in maniera evidente e pesante sull’utilizzo del trasporto pubblico locale per recarsi da casa propria all’università e viceversa. Dai dati della nostra ricerca emerge in maniera chiara che gli studenti sono portati a preferire l’automobile per raggiungere il Dipartimento di Economia e quelli che scelgono l’autobus lo fanno soprattutto perché non hanno la disponibilità di una autovettura.

E’ impensabile che nel 2013, in una regione come la Campania, leader del Mezzogiorno d’Italia in tanti aspetti, gli studenti debbano faticare a raggiungere la propria sede universitaria per seguire lezioni e affrontare gli esami. La ricerca evidenzia un problema serio relativo ai costi dei mezzi pubblici, ma anche la necessità di garantire una maggiore frequenza e regolarità del servizio pubblico, aumentando anche le corse in orari in cui sono più scarse.



L'automobile, quindi, è una scelta obbligata, perché i mezzi pubblici sono affollati, non puntuali e con orari limitati. Se fosse migliorato il servizio pubblico, magari integrandolo con la rete ferroviaria regionale, senz'ombra di dubbio molti lascerebbero a casa l'auto per prendere il pullman, con grandi benefici per l'inquinamento atmosferico, per il traffico e per le proprie tasche.

Dall'anno di istituzione di una facoltà universitaria a Capua, nel 1991, tanti giovani universitari hanno preferito trovare una sistemazione nei pressi dell'Ateneo, ma tanti, invece, devono recarsi a Capua ogni giorno. In oltre vent'anni la popolazione universitaria è cresciuta, sono aumentati, di conseguenza, anche i professori, il personale amministrativo e non





amministrativo. Il sistema complessivo di trasporto verso l'università risulta insufficiente. Il problema della mobilità ricade molto sul rendimento degli studenti che, troppe volte, arrivano in ritardo alle lezioni o agli esami a causa delle difficoltà che si incontrano nel raggiungimento dell'università. I tempi trascorsi nello spostamento sono tempi persi che inducono forme di stress e di stanchezza fisica che poi compromettono in rendimento, non solo degli studenti ma anche dei docenti e del personale. Per questi motivi, è auspicabile una riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico locale nell'Alto Casertano, che potenzi il servizio su gomma da e verso Capua proprio per favorire gli oltre tremila studenti iscritti al Dipartimento di Economia. Ovviamente, questo sarà possibile solo quando la Regione Campania e la Provincia di Caserta torneranno ad investire importanti risorse in questo settore.

Autolinee attualmente attive nella zona dell’Alto Casertano a cura di CLP

- Capua - Santa Maria Capua Vetere - Caserta
- Caserta - Casagiove - San Prisco - Santa Maria Capua Vetere
- Caserta FS - Recale - Capodrise - Marcianise - Portico - Macerata
Santa Maria Capua Vetere
- Caserta - San Nicola La Strada - San Marco Evangelista
- Caserta - Recale - Capodrise - Marcianise - Orta Di Atella
- Capua - Bellona - Vitulazio - Camigliano - Pastorano - Giano Vetusto
- Capua - Santa Maria Capua Vetere - Autostrada Caserta Nord
Napoli Centro Direzionale - Napoli Piazza Garibaldi
- Capua - Grazzanise - Cancellone - Castelvolturno
- Caserta - Marcianise - Teverola - Aversa - Parete
- Capua - Santa Maria Capua Vetere - Teverola - Aversa - Parete
- Circolare Parete - Aversa (Stazione Metropolitana - Stazione FS)
- Sessa Aurunca - Sparanise FS - Capua
- Sessa Aurunca - Cupa - Fasani - San Maria La Piana - Sessa Aurunca
Cascano (Ist.D’Arte)
- Sessa Aurunca - Ponte/Cascano - Roccamonfina - Conca Campania
Mignano Monte Lungo
- Sessa Aurunca - Tuoro - Sessa Aurunca - Marzulli - Corbara
Sessa Aurunca
- Roccamonfina - Teano

- Sessa Aurunca - Ponte - Corigliano - San Martino - San Carlo
San Clemente - Galluccio
- Sessa Aurunca - Mondragone
- Capua - Pignataro - Calvi Risorta - Rocchetta e Croce
- Circolare Pignataro - Calvi Risorta - Sparanise FS - Falciano FS
- Capua - Pignataro - Riardo - Pietramelara - Roccaromana
- Letino - Capriati - Prata - Vairano Scalo - Napoli Piazza Garibaldi
- Capriati - Vairano Scalo - Capua - Santa Maria Capua Vetere - Caserta
- Piedimonte Matese - Alvignano - Caiazzo - San Leucio - Caserta FS
- Piedimonte Matese - Formicola - Fondola - Capua
Santa Maria Capua Vetere - Caserta
- Cisterna - Castel Di Sasso - Capua - Santa Maria Capua Vetere - Caserta
- Piedimonte-S.Potito-Gioia-Superstrada (Caianello/BN)-Benevento
- Caserta-Maddaloni-Cancello-Polvica
- Capua - Caserta - Pomigliano (Zona Industriale)



Bibliografia

Crisi e risanamento delle aziende di trasporto pubblico locale

E. Laghi, Cedam 2001

Il trasporto pubblico locale. Funzione sociale e processi di riforma del settore

A. Claroni, Libreria Bonomo Editrice 2012

La gestione delle flotte di veicoli per il trasporto pubblico locale

A. Bottazzi, Pitagora 2012

Modelli di governance del trasporto pubblico locale.

Un'indagine comparativa tra regioni italiane.

L. Landriani e G. D'Amore, Enzo Albano Editore 2010

Pianificazione, programmazione e gestione innovativa per il trasporto pubblico
locale

R. Del Leone, N. Di Girolamo, G. Di Muro – Aracne 2009

Mobilità sostenibile per le città medio-piccole: scelte logiche e non ideologiche

S. Gragnani e L. Montanari – Clickmobility 2009

Il servizio di trasporto pubblico locale tra gestione diretta e modelli concorrenziali

G. Iacovone, Cacucci 2008

Partner di progetto

Città di Capua (Capofila di progetto)

Comune di San Marco Evangelista

Comune di Maddaloni

Comune di San Nicola la Strada

Comune di Bellona

Comune di Santa Maria la Fossa

Associazione di Promozione Sociale “Mastino”

*Associazione di Promozione Sociale
“4S Studio Sviluppo Servizi Solidarietà”*

Associazione La Rondine - Associazione senza scopo di lucro

Arcidiocesi di Capua – Biblioteca Arcivescovile

Cooperativa Sociale Irene onlus

Associazione Agisco

*Per le fotografie si ringraziano Agostino De Maio
ed il sito www.fotoeweb.it*