



DOCUMENTO PUBBLICO · MOBILITÀ E DIRITTO ALLA CITTÀ

Verso un confronto tra organizzatori, Regione Campania, Comune di Giugliano, Città Metropolitana, Comuni limitrofi e gestori del trasporto pubblico.

IL PUNTO DI PARTENZA

Giugliano è una delle maggiori città della Campania per popolazione e presenta una struttura territoriale complessa: centro urbano, grandi quartieri periferici e un vasto quadrante costiero. Il trasporto pubblico esiste, ma la sua adeguatezza va valutata rispetto alla dimensione reale della città e ai flussi dell'intera area nord di Napoli.

127.140

residenti
dato comunale al 31/12/2024

≈ 95 km²

territorio
centro + fascia costiera

7

linee urbane
dato comunale sul TPL

GIUGLIANO PRIDE 2026 · PRIDE LAB



INDICE

Struttura del documento

1. Premessa: la mobilità come diritto di cittadinanza	3
2. Una città che ha cambiato dimensione	3
3. Il punto di partenza: il trasporto pubblico esiste, ma va ripensato	3
4. Un primo benchmark con città comparabili	4
5. Dalla rete comunale alla mobilità di area	4
6. Centro e costa: un asse strategico	5
7. Stazioni e intermodalità	5
8. Mobilità, scuola, welfare e sicurezza	5
9. I dati che servono per decidere	5
10. FERRO, STAZIONI E ACCESSIBILITÀ: IL NODO DELLA PROSSIMITÀ	6
10.1 MetroCampania NordEst / EAV	6
10.2 La stazione RFI Giugliano–Qualiano	6
10.3 La proposta della “Gronda Ovest” e della monorotaia	7
10.4 Accessibilità universale: nessuna rete è efficiente se esclude qualcuno	8
10.5 Una domanda specifica per il convegno	8
11. Cinque questioni da portare al convegno	8
12. Proposta di convegno pubblico	9
13. Un possibile esito: il Patto per la Mobilità	10
14. Conclusioni	10
15. Nota metodologica e riferimenti bibliografici e documentali	11



1. Premessa: la mobilità come diritto di cittadinanza

Giugliano in Campania è una grande città. Lo è per popolazione, estensione territoriale, complessità urbanistica, presenza di un vasto territorio costiero e ruolo esercitato nell'intera area a nord di Napoli.

La mobilità rappresenta quindi una questione strategica per il futuro della città e per le relazioni tra Giugliano, i Comuni limitrofi, Napoli e il resto dell'area metropolitana.

Il Giugliano Pride 2026, attraverso il percorso dei PRIDE LAB, intende contribuire a questo confronto partendo da un principio semplice: poter raggiungere una scuola, un luogo di lavoro, una struttura sanitaria, una stazione, un servizio sociale, il mare o uno spazio culturale significa poter partecipare pienamente alla vita della propria comunità.

UNA PROPOSTA DI CONCERTAZIONE

Questo documento non nasce per attribuire responsabilità a una singola amministrazione o a un singolo gestore. Nasce per raccogliere dati, confrontare competenze e promuovere una sede pubblica di concertazione tra istituzioni, aziende di trasporto, parti sociali, associazioni e comunità locali.

2. Una città che ha cambiato dimensione

La Relazione di inizio mandato 2025-2030 del Comune di Giugliano in Campania registra al 31 dicembre 2024 una popolazione residente pari a 127.140 abitanti. Il dato colloca Giugliano stabilmente tra le maggiori realtà urbane della Campania e d'Italia.

Il dato demografico, tuttavia, racconta solo una parte della questione. Il territorio comunale si estende per circa 95 km² e comprende un grande nucleo urbano centrale e un vasto quadrante occidentale e costiero, con Licola, Varcaturò e Lago Patria.

QUATTRO DIMENSIONI DA TENERE INSIEME

Giugliano va considerata contemporaneamente come grande città, città policentrica, città costiera e nodo dell'area metropolitana a nord di Napoli.

3. Il punto di partenza: il trasporto pubblico esiste, ma va ripensato

Il confronto deve partire da dati corretti. Giugliano non è una città priva di trasporto pubblico. Gli atti comunali descrivono un servizio urbano su gomma articolato in 7 linee, destinato a servire il centro e le principali direttrici verso la zona costiera.

Accanto alla rete comunale operano servizi regionali e sovracomunali che interessano il territorio e permettono collegamenti con Napoli e con altri Comuni.

La domanda corretta non è «Esiste il trasporto pubblico a Giugliano?», ma: «Il sistema attuale è adeguato alla dimensione demografica, territoriale e funzionale raggiunta dalla città?»

È significativo che la stessa Amministrazione comunale abbia già individuato, negli atti relativi al TPL, la necessità di conseguire una migliore copertura territoriale e una ottimizzazione della copertura oraria. Da questo riconoscimento può partire un confronto nuovo.

4. Un primo benchmark con città comparabili

Il numero delle linee non è sufficiente, da solo, a misurare l'efficienza di un sistema di trasporto pubblico. Occorre considerare frequenze, chilometri percorsi, corse giornaliere, passeggeri, ampiezza del territorio, mezzi disponibili, orari di esercizio e integrazione con ferro e reti metropolitane.

Il confronto preliminare, tuttavia, mostra una differenza che merita approfondimento.

Città	Popolazione indicativa	Linee / rete urbana	Elemento di confronto
Giugliano	127.140 (dato comunale)	7 linee	≈95 km²; centro + costa
Ferrara	≈129.000	21 linee urbane	≈2,5 mln km/anno urbani
Pescara	≈119.000	20 linee a frequenza	≈300 km di rete
Vicenza	≈111.000	20 linee urbane	≈1.820 corse/giorno; >3,7 mln km/anno
Monza	≈124.000	rete urbana integrata	territorio compatto e sistema metropolitano

Il benchmark non pretende di trasferire automaticamente a Giugliano il modello di un'altra città. Serve a definire la domanda tecnica da porre al convegno: quale livello di servizio è adeguato a una città delle dimensioni e della conformazione di Giugliano?

5. Dalla rete comunale alla mobilità di area

Ogni giorno i confini amministrativi vengono attraversati per studio, lavoro, sanità, commercio e servizi. Giugliano intrattiene relazioni quotidiane con Napoli, Qualiano, Villaricca, Mugnano di Napoli, Melito di Napoli, Marano di Napoli, Pozzuoli e gli altri Comuni dell'area nord e flegrea.

OBIETTIVO DI AREA

Verificare la costruzione progressiva di una rete integrata della mobilità dell'area giuglianese e Napoli Nord, nella quale trasporto urbano, servizi regionali, ferrovia, metropolitana e collegamenti intercomunali siano letti come parti di un unico sistema.

6. Centro e costa: un asse strategico

Licola, Varcaturò e Lago Patria non possono essere considerate periferie residuali. Sono parti integranti della città, con popolazione residente, attività economiche, scuole, servizi, strutture ricettive, commercio e risorse ambientali e turistiche.

Il collegamento Centro-Costa deve quindi diventare uno degli assi strategici della futura programmazione, con frequenze riconoscibili, interscambi e continuità stagionale.

- riduzione della dipendenza dall'auto privata
- accessibilità della fascia costiera e delle spiagge
- sostegno all'economia e al turismo locale
- riduzione del traffico e dell'impatto ambientale

7. Stazioni e intermodalità

Le stazioni devono diventare hub della mobilità e non semplici punti di arrivo del treno. La rete su gomma dovrebbe essere coordinata, ove possibile, con MetroCampania NordEst/EAV, rete ferroviaria, servizi ANM, AIR Campania e collegamenti sovracomunali.

L'obiettivo è rendere leggibile il viaggio per l'utente, con informazioni integrate, coincidenze utili e progressiva integrazione tariffaria.

8. Mobilità, scuola, welfare e sicurezza

Una rete pubblica efficiente aumenta l'autonomia di studenti e giovani, riduce il traffico generato dagli accompagnamenti in automobile e facilita l'accesso a opportunità educative, sportive e culturali.

La mobilità è anche welfare: chi non dispone di un'automobile deve poter raggiungere servizi sanitari, sociali e antidiscriminazione. Questo riguarda persone anziane, persone con disabilità, giovani, persone migranti, lavoratrici e lavoratori e persone LGBTQIA+.

LA CITTÀ DOPO LE 20:00

Il convegno dovrà affrontare anche la mobilità serale e nei fine settimana, valutando linee serali, servizi flessibili a chiamata, collegamenti con eventi culturali e corse estive verso la fascia costiera. Mobilità notturna significa sicurezza stradale, autonomia e accesso alla città.

9. I dati che servono per decidere

Per trasformare il convegno in un luogo di lavoro, proponiamo che enti e gestori mettano a disposizione un set minimo di indicatori comparabili:

- chilometri annui di servizio e vetture/km



- numero complessivo delle corse giornaliere e frequenza di ciascuna linea
- prima e ultima corsa; copertura festiva e serale
- numero, età e caratteristiche dei mezzi impiegati
- passeggeri, distribuzione territoriale della domanda e principali poli generatori di traffico
- numero e accessibilità delle fermate; sistemi di informazione all'utenza
- corse programmate, corse effettuate, puntualità e soppressioni
- costo complessivo del servizio e finanziamento pubblico per abitante
- livello di integrazione tariffaria e operativa con gli altri gestori

10. FERRO, STAZIONI E ACCESSIBILITÀ: IL NODO DELLA PROSSIMITÀ

Per una città estesa e policentrica come Giugliano non è sufficiente che una linea ferroviaria o metropolitana attraversi il territorio: occorre verificare dove si trovano le fermate, quanto siano prossime ai luoghi di vita e con quali mezzi possano essere raggiunte.

La rete su ferro che interessa Giugliano presenta oggi pochi punti di accesso rispetto alla dimensione demografica e territoriale della città. La stazione EAV di Giugliano, sulla linea metropolitana Piscinola-Aversa, rappresenta un'infrastruttura importante ma non coincide con il cuore del centro cittadino; la stazione RFI Giugliano-Qualiano serve un'altra direttrice ma presenta anch'essa una localizzazione periferica rispetto a una parte consistente della popolazione. La fascia costiera, inoltre, resta fortemente dipendente dall'adduzione su gomma e dai collegamenti verso i nodi ferroviari esterni o di confine.

IL PRINCIPIO: UNA STAZIONE È UTILE SE È RAGGIUNGIBILE

La programmazione delle nuove infrastrutture deve evitare che fermate e nodi di interscambio, pur tecnicamente efficienti, risultino delocalizzati rispetto ai principali centri abitati. Ogni nuova stazione deve essere accompagnata da servizi di adduzione frequenti, percorsi pedonali e ciclabili sicuri, fermate autobus coordinate, parcheggi di interscambio dove necessari e accessibilità universale.

10.1 MetroCampania NordEst / EAV

La linea metropolitana Piscinola-Aversa attraversa Giugliano con una sola stazione denominata "Giugliano". EAV indica per questo impianto accessibilità motoria e sensoriale, ascensori, scale mobili, percorsi LOGES, monitor e teleindicatori. Si tratta di dotazioni importanti, che devono però essere considerate insieme alla continuità effettiva del viaggio: i periodici fuori servizio degli ascensori mostrano quanto la manutenzione degli impianti sia parte integrante dell'accessibilità e non un elemento accessorio.

Il convegno dovrà quindi interrogarsi non soltanto sul numero delle stazioni, ma sulla loro capacità di servire realmente il centro urbano e i quartieri attraverso una rete di adduzione su gomma frequente, leggibile e coordinata con gli orari ferroviari.



10.2 La stazione RFI Giugliano–Qualiano

La stazione ferroviaria Giugliano–Qualiano costituisce un ulteriore nodo potenziale della mobilità territoriale. Tuttavia, nelle informazioni RFI relative all'orario 14 giugno–12 dicembre 2026 la stazione risulta priva del servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM), anche quando alcuni treni in transito dispongono di posto attrezzato e bagno accessibile per passeggeri su sedia a ruote.

Questa distinzione è decisiva: l'accessibilità del veicolo non garantisce da sola l'accessibilità del viaggio. Occorre poter raggiungere la stazione, entrare, muoversi tra gli spazi, accedere alla banchina e ricevere assistenza quando necessaria.

10.3 La proposta della “Gronda Ovest” e della monorotaia

Nel gennaio 2025 è stata presentata pubblicamente, nell'ambito delle ipotesi di potenziamento del trasporto rapido di massa dell'area metropolitana, la cosiddetta “Gronda Ovest”. La proposta illustrata prevede un sistema di monorotaia sopraelevata lungo la direttrice della SP1, con un percorso indicato in circa 8 chilometri e 7 stazioni, finalizzato a collegare e integrare i centri dell'area nord con infrastrutture esistenti e con i principali nodi della rete metropolitana. Nella presentazione pubblica è stato richiamato anche il nuovo ospedale di Giugliano.

Il PRIDE LAB considera questa proposta meritevole di approfondimento, senza confonderla con un'opera già realizzata o definitivamente finanziata. Il punto centrale è verificare tracciato, localizzazione delle fermate, bacino di utenza, costi, sostenibilità, tempi e reale capacità di connettere il centro di Giugliano, la fascia costiera e i Comuni limitrofi.

IL RISCHIO DA EVITARE: INFRASTRUTTURE VICINE ALLA CITTÀ MA LONTANE DAI CITTADINI

Nuovi servizi ferroviari o di trasporto rapido non risolvono automaticamente il deficit di mobilità se le fermate vengono collocate ai margini del tessuto urbano senza una rete capillare di collegamento. La valutazione dei futuri progetti dovrà quindi comprendere un indicatore di prossimità: quanti residenti, scuole, servizi sanitari, uffici pubblici e poli di interesse possono raggiungere ciascuna fermata in tempi ragionevoli con trasporto pubblico, a piedi o in bicicletta?

10.4 Accessibilità universale: nessuna rete è efficiente se esclude qualcuno

L'accessibilità deve diventare un criterio strutturale della programmazione e non una verifica successiva. Il sistema della mobilità deve essere utilizzabile, con il massimo grado possibile di autonomia, anche da persone con disabilità motorie, sensoriali, cognitive e da persone neurodivergenti.

- autobus a pianale ribassato e rampe funzionanti, con procedure certe in caso di guasto;
- fermate con marciapiedi accessibili, spazi di manovra, attraversamenti sicuri e assenza di barriere;
- ascensori e scale mobili sottoposti a manutenzione preventiva e con informazione tempestiva sui fuori servizio;
- percorsi tattili LOGES e segnaletica ad alto contrasto;
- annunci sonori e visivi delle fermate e delle variazioni di servizio;
- informazioni digitali accessibili e comprensibili, anche prima del viaggio;
- assistenza PRM disponibile nei nodi ferroviari strategici;
- continuità dell'intera catena di viaggio: casa-fermata-mezzo-intercambio-destinazione;
- coinvolgimento diretto delle associazioni e delle persone con disabilità nella progettazione e nel monitoraggio.

PROPOSTA: PIANO DELL'ACCESSIBILITÀ UNIVERSALE DELLA MOBILITÀ

Chiediamo che il percorso istituzionale produca una mappatura dell'accessibilità di linee, mezzi, fermate e stazioni e definisca un programma pluriennale di eliminazione delle barriere, con priorità, risorse, tempi, indicatori e monitoraggio pubblico.

10.5 Una domanda specifica per il convegno

Le infrastrutture ferroviarie e di trasporto rapido previste o esistenti sono realmente collocate e organizzate in modo da avvicinare il trasporto pubblico ai cittadini di Giugliano, oppure rischiano di creare nodi efficienti sulla carta ma difficili da raggiungere dal centro, dalla costa e dalle persone con disabilità?



11. Cinque questioni da portare al convegno

1. Quale rete serve a una città di circa 127.000 abitanti?

Verificare tecnicamente l'adeguatezza delle 7 linee e definire il livello ottimale di servizio.

2. Come ricongiungere centro e costa?

Studiare un asse strutturale Centro-Licola-Varcaturò-Lago Patria con frequenze adeguate e nodi di interscambio.

3. Come integrare gomma e ferro?

Coordinare rete comunale, EAV, ferrovia, ANM, AIR Campania e altri servizi regionali e metropolitani.

4. Come costruire una rete sovracomunale?

Individuare i flussi condivisi con i Comuni limitrofi e i collegamenti programmabili su scala metropolitana.

5. Quali risorse servono?

Determinare fabbisogno, risorse disponibili e finanziamenti aggiuntivi comunali, metropolitani, regionali, nazionali ed europei.

6. Come garantire prossimità e accessibilità universale?

Valutare la localizzazione delle stazioni esistenti e future, i collegamenti di adduzione e l'accessibilità dell'intera catena di viaggio, adottando un Piano dell'accessibilità universale della mobilità.

12. Proposta di convegno pubblico

GIUGLIANO, UNA GRANDE CITTÀ IN MOVIMENTO

Trasporto pubblico, diritto alla mobilità e futuro dell'area nord di Napoli

Il Giugliano Pride propone un incontro pubblico di analisi e concertazione con la partecipazione delle istituzioni competenti, dei gestori e delle comunità territoriali.

- Comune di Giugliano in Campania
- Regione Campania e Città Metropolitana di Napoli
- Comuni dell'area giuglianese, Napoli Nord e area flegrea interessati dai flussi di mobilità



- EAV, ANM, AIR Campania e gestore del servizio urbano di Giugliano
- organizzazioni sindacali del settore trasporti
- istituzioni scolastiche e rappresentanze studentesche
- associazioni delle persone con disabilità, comitati della fascia costiera, associazioni ambientaliste e Terzo Settore
- cittadine e cittadini

13. Un possibile esito: il Patto per la Mobilità

PATTO PER LA MOBILITÀ DI GIUGLIANO E DELL'AREA NORD

Un percorso condiviso basato su: dati → fabbisogni → priorità → competenze → risorse → tempi → risultati verificabili.

Il primo risultato concreto del convegno potrebbe essere la disponibilità ad attivare un tavolo tecnico permanente sulla mobilità, aperto agli enti territorialmente interessati e ai gestori.

14. Conclusioni

Il Giugliano Pride non considera la mobilità un tema estraneo alla propria missione. Un Pride parla di libertà, e la libertà è anche poter raggiungere una scuola, andare al lavoro, incontrare altre persone, raggiungere il mare, partecipare a un evento, utilizzare un servizio sanitario o tornare a casa la sera senza dipendere necessariamente da un'automobile.

Giugliano ha raggiunto le dimensioni di una grande città. Ora occorre costruire progressivamente servizi all'altezza di una grande città.

COME VOGLIAMO MUOVERCI NELLA GIUGLIANO DEI PROSSIMI DIECI ANNI?

15. Nota metodologica e riferimenti bibliografici e documentali

Il documento distingue i dati di contesto dalle proposte politiche e programmatiche. I valori comparativi hanno funzione di benchmark preliminare e dovranno essere aggiornati, verificati e omogeneizzati nel lavoro preparatorio al convegno. I riferimenti che seguono costituiscono la base documentale utilizzata per l'elaborazione del testo.

1. Comune di Giugliano in Campania. Relazione di inizio mandato 2025-2030. Dato della popolazione residente: 127.140 abitanti al 31 dicembre 2024.
2. Comune di Giugliano in Campania. Atti e relazioni sul Trasporto Pubblico Locale (TPL). Documentazione relativa al servizio urbano articolato in 7 linee e agli obiettivi di miglioramento della copertura territoriale e oraria.
3. TPER - Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna. Carta dei servizi e informazioni sulla rete urbana di Ferrara: 21 linee urbane e circa 2,5 milioni di km annui di servizio urbano.
4. Comune di Pescara / Gestore del TPL. Informazioni istituzionali sulla rete urbana: 20 linee a frequenza e circa 300 km di rete.
5. SVT - Società Vicentina Trasporti. Informazioni sulla rete urbana di Vicenza: 20 linee, circa 1.820 corse giornaliere e oltre 3,7 milioni di km annui.
6. EAV - Ente Autonomo Volturno. Scheda dell'impianto "Giugliano", linea metropolitana Piscinola-Aversa, e avvisi di infomobilità relativi agli impianti di accessibilità.
7. RFI - Rete Ferroviaria Italiana. Quadro orario della stazione Giugliano-Qualiano, 14 giugno-12 dicembre 2026, con indicazioni relative al servizio di assistenza alle Persone a Ridotta Mobilità (PRM) e alle dotazioni di accessibilità dei treni.
8. Rai TGR Campania, 28 gennaio 2025. Servizio sulla proposta "Gronda Ovest": ipotesi di sistema di trasporto rapido/monorotaia nell'area nord, con tracciato indicativo di circa 8 km e 7 stazioni lungo la direttrice SP1.

Documento aperto al contributo delle istituzioni, delle parti sociali, delle aziende di trasporto, delle associazioni e della cittadinanza.