

I conti in rosso Roma sceglie il concordato, Napoli resiste (e sbaglia) Anm e Atac, due terapie per una stessa malattia

Oscar Giannino

A Roma, il sindaco Raggi ha dovuto gettare la spugna. Ha preso atto che per l'Atac, la più scassata tra le municipalizzate italiane, non c'è alternativa al concordato preventivo in continuità. La domanda, a questo punto, è come e se a Napoli si riuscirà a evitare una soluzione analoga per l'Anm.

Da mesi il Mattino snocciola ai suoi lettori le tante cifre oggettive che, purtroppo, portano in una direzione simile a quella romana. L'Anm ha perso 7 milioni nel 2012, poi 21,8 nel 2013, poi, 23,5 nel 2014, poi 42 nel 2015, e altri 40 sembra che saranno le perdite nel bilancio 2016, di cui si resta ancora in attesa. La ricapitalizzazione del Comune a seguito delle perdi-



Atac e Anm Aziende in crisi

te 2015, 65 milioni di conferimenti immobiliari non facilmente liquidabili, è stata sopravanzata dalle perdite 2015 e 2016. Dunque siamo d'accordo: patrimonio inferiore ai minimi previsti dal codice civile.

A Napoli la giunta cittadina e l'avvocato Ciro Maglione, amministratore unico di Anm, respingono l'analogia con Atac. Eppure Anm fa peggio di Atac se si prendono in considerazione molti indicatori importanti. Copre da propri ricavi una quota di costi operativi inferiore di 10 punti rispetto ad Atac: il 24% rispetto al 34%, nei bilanci 2015, gli ultimi a disposizione pubblica. Il valore aggiunto per dipendente Anm è di 7 mila euro l'anno inferiore a quello di Atac: 32.600 euro rispetto a 39.500.

> Segue a pag. 2

L'emergenza

Trasporti pubblici in ginocchio l'Atac sceglie la terapia d'urto

Concordato preventivo per tutelare il patrimonio: un modello per l'Anm

Oscar Giannino

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Il costo del lavoro è molto più elevato sul valore aggiunto per dipendente: il 140 per cento in Anm, il 113 per cento in Atac. Ecco perché l'Anm non è in grado di mandare in strada ogni giorno che 300 bus sui 650 assicurati. Ecco perché rischia di restare in vigore l'orario estivo con meno corse. Ecco perché a volte a Napoli si aspetta alla fermata per oltre mezz'ora.

Non vogliamo annoiarvi per sfizio, con i numeri. Che ai politici rimbalzano come contro un muro. Mettiamola così, allora: i napoletani hanno diritto a un servizio di standard europeo, oppure no? Se la sentono, i politici napoletani, di rispondere a questa domanda? E, se rispondono, sì: in quanti anni? E attraverso quali misu-

re? Si dirà: vogliamo rimettere i controllori. E fatelo, santiddio, visto che sui bus la percentuale di non paganti è astronomica. Ma se credete davvero che con la controlleria e gli aumenti a doppia cifra delle tariffe dei parcheggi risolverete lo sbilancio economico e patrimoniale di Anm, in assenza di ricapitalizzazioni, allora dovete fare il favore di prendere carta e penna e dimostrarlo coi conti. Altrimenti è come continuare a prendere a calci un barattolo bucatto.

Ha scritto ieri Sabino Casse sul Corriere della Sera che non ci sono soluzioni ordinarie praticabili ormai per Roma,

piagata da una finanza pubblica insostenibile al Campidoglio e nelle sue municipalizzate. Lo Stato deve rimettere mano alla legge per Roma Capitale, scrive il giurista, e immaginare un intervento extra ordinem, con un commissario attuatore dotato di poteri straordinari da affiancare al sindaco, e finanza pubblica adeguata. Quand'anche mai la politica nazionale intendesse riservare alla giunta Raggi un simile paracadute, in realtà giustificato dai vertiginosi sbilanci che Roma deve affrontare malgrado abbia potuto contare su 18 miliardi di gestione commissariale del suo debito pregresso separato dal suo conto economico ordinario, Napoli non potrà mai contare su una soluzione analoga.

Ma l'alternativa non può essere traccheggiare, prendere tempo, continuare ad approvare bilanci in ritardo per ma-

Le cifre

Costo del lavoro altissimo: a Napoli in strada la metà dei mezzi

schierare le perdite, tagliare le corse, alimentare nei sindacati l'illusione che tutto può continuare senza interventi energetici e incisivi: sugli organici, sull'età dei dipendenti, sugli investimenti da fare.

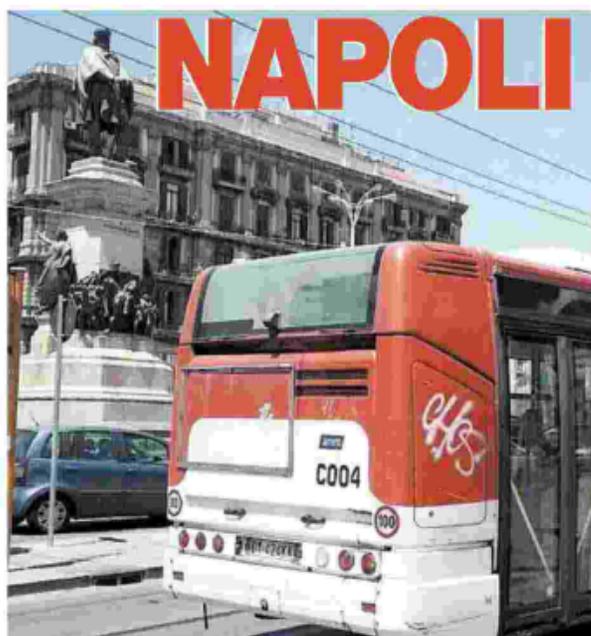
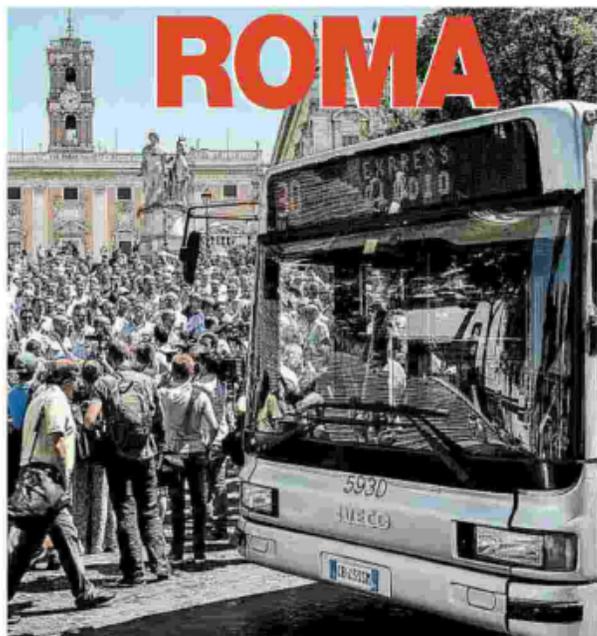
Anche per questo è meglio una decisione seria come il concordato preventivo in continuità: che ha due caratteristiche positive. La prima è di far scudo al patrimonio residuo

della società, rispetto alle pretese immediate dei creditori sul pagamento degli oneri finanziari. La seconda è che obbliga a un serio piano industriale per recuperare il pareggio di bilancio quanto meno, e un serio piano finanziario per rimettersi credibilmente in condizione di ripianare i debiti, secondo la gerarchia stabilita dal codice civile e asseverata da

un giudice.

Non stiamo qui a tifare per soluzioni traumatiche. Ci sta solo a cuore una cosa: i napoletani, i pendolari e i turisti che Napoli ospita hanno diritto a un servizio di qualità europea. Oggi e da troppo tempo non ce l'hanno, ed è inutile continuare a prenderli in giro promettendo cose che sono al di là della realtà credibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il caso

All'Italia la maglia nera: mezzi pubblici più lenti d'Europa

L'Italia è più "lenta" dei grandi paesi europei. Almeno sui mezzi pubblici. Chi usa il trasporto collettivo nelle quattordici aree metropolitane del Paese e relativi capoluoghi in media impiega 61 minuti per coprire 5,36 chilometri, con una velocità media complessiva di viaggio di 5,3 km orari. Chi lo fa nelle aree di Parigi, Londra, Berlino e Madrid in 63 minuti copre ben 9,8 chilometri, con una velocità media complessiva di 9,4 km orari. Quasi il doppio. A confrontare i

tempi è uno studio condotto da The European House Ambrosetti in collaborazione con FS Italiane, presentato ieri a Cernobio. Sono più fattori a fare la differenza, dalla maggiore o minore efficienza dei singoli mezzi alla frequenza delle corse, fino alla più o meno efficace sincronizzazione dei mezzi di trasporto collettivo. In Italia, in media, chi attende una coincidenza lo fa ogni giorno per 17,3 minuti. A Parigi, Londra, Berlino e Madrid l'attesa scende a 11. A Roma è

il 39% di chi aspetta la propria linea a farlo per oltre 20 minuti. A Napoli il 56%. A Milano il 12%. E proprio Milano è al primo posto nella graduatoria italiana per qualità della mobilità urbana. Sul podio anche Torino e Venezia. Ultime Messina, Reggio Calabria, Palermo. Margini di miglioramento, secondo lo studio, ci sono ma occorrono interventi ad hoc, a partire dal potenziamento dell'integrazione modale.

v.arn.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I rimedi /1

Per la finanza pubblica oneri insostenibili: Roma può sperare in una legge speciale

I rimedi /2

In Campania imperativo ricapitalizzare: il caro tariffe non basta a ripianare le perdite

