

I premi gonfiati per assicurare i bus e l'Anm va a fondo

I premi gonfiati per assicurare i bus e l'Anm va a fondo



Oscar Giannino

Di sicuro non è da invidiare il compito che da un mese grava sull'avvocato Ciro Maglione, amministratore unico di Anm, uno dei due pilastri del trasporto pubblico napoletano insieme a Eav. E del resto diceva già tutto l'aspra amarezza nell'addio dell'ingegner Alberto Ramaglia, manager specializzato nei trasporti che per anni ha guidato Anm. «Non ci sono le condizioni per risanare l'azienda, il piano industriale per il rientro in pareggio al 2017 non è realizzabile, Comune e Regione non dialogano, c'è spaccatura nel mondo sindacale e, soprattutto, mancano i fondi, almeno 20 milioni l'anno». **> Segue a pag. 42**

> Frattasi, Pacifico e Roano in Cronaca

Oscar Giannino

La serie annuale delle perdite di bilancio di Anm è implacabile: -7 milioni nel 2012, -21,8 nel 2013, -23,5 nel 2014, -42 nel 2015, e verso -32,3 nel 2016 (il rendiconto manca ancora, ma questa è la stima). I 65 milioni di ricapitalizzazione, a seguito del buco 2015, per altro di conferimenti immobiliari non facilmente liquidabili, saranno dunque già sopravanzato dalla somma delle perdite 2015 e 2016.

A fronte di questa situazione, ci si aspetterebbe una stretta nelle spese, quanto meno quelle relative ai servizi esternalizzati. Ramaglia aveva dichiarato di aver tagliato costi per 13 milioni rispetto al 2014. Su queste colonne invece vi documentiamo che i servizi di manutenzione, pulizia e guardiania sono passati nel 2016, in Anm, da 12,3 a 15 milioni. Le spese per l'assicurazione dei bus non sono in linea con le migliori prassi di settore. Urge rimettere mano dalle fon-

damenta ai criteri per il patrocinio legale della società, visto che da inizio anno la spesa è stata sui 130mila euro al mese con un picco di 324mila euro a maggio, trovandosi a dover annullare l'incarico, affidato a maggio, di una maxi consulenza da 85mila euro per i 194 licenziamenti dei dipendenti in esubero da avviare.

Su queste basi, in effetti, è molto arduo se non impossibile immaginare il risanamento. Ed è un giudizio purtroppo fondato non sui numeri aziendali attuali, ma su quelli cumulati e comparati. Aiuta in questo il rapporto annuale di Mediobanca sulle 87 maggiori società partecipate in Italia dagli Enti Locali, rilasciato due giorni fa sulla base dei risultati consolidati di bilancio 2015. L'Anm, nel solo biennio 2014-2015, ha potuto contare su 256 milioni di trasferimenti, pari al 73,5% e al 70% del suo fatturato nei due anni. Ma copre solo il 24,8% dei suoi costi operativi netti attraverso ricavi che non siano sussidiati. Persino la più disastrosa azienda di trasporto pubblico metropolitano in Italia,

l'Atac di Roma, fa meglio: nel suo caso la copertura dei costi operativi attraverso tariffe è pari al 34,7%.

L'Anm napoletana riceveva 57.400 euro di trasferimenti annui per ognuno dei suoi 2683 dipendenti a fine 2015, rispetto a un costo medio lordo di 44.800 euro a testa. Il valore aggiunto annuo per dipendente dell'Anm è di soli 32.600 euro nel 2015, e anche su questo pure Atac fa meglio, con 39.500 euro. Lasciamo perdere poi il confronto con la migliore azienda nazionale di trasporto municipale, l'Atm milanese: nel suo caso il valore aggiunto è di 58mila euro medio l'anno a dipendente. Per effetto di questo gap la percentuale di costo sul valore aggiunto, assumendolo come misura del costo del lavoro per unità di prodotto, nel caso di Anm è al 140%, per Atac al 113,6%, per Atm milanese è solo all'89%.

Sono tutti numeri che spiegano abbondantemente l'apporto disastroso dato da Anm all'ancor più disastroso bilancio di perdite cumulate sommando le maggiori partecipate locali della Campania. Nella graduatoria nazionale la Campania è infatti la Regione col poco invidiabile primato del rosso più profondo: tra 2011 e 2015 le sue maggiori società pubbliche locali hanno totalizzato perdite nette per 483 milioni: ben 316 milioni bruciati da Eav, 122 da Anm, 32 da Asia, 11 milioni da Napoli servizi. Per fare un solo raffronto, in Emilia Romagna negli stessi anni le maggiori partecipate locali hanno generato utili per 1,1 miliardi.

È molto difficile immaginare come uscirne. Con i sindacati, i rapporti sono al lumicino. E gli scioperi, continui. Il parco mezzi è estenuato. Il margine da attività proprie troppo basso, per immaginare in uno o due anni di poterlo raddoppiare. Mesi fa, quando scrivemmo a fondo della crisi di Eav, concludemmo numeri alla mano che occorreva un intervento straordinario di capitale e liquidità, in assenza del quale nessun piano industriale sarebbe stato credibile. E c'è stato. Ma anche nel caso di Anm è impensabile affidarsi solo a misure erculee di contenimento costi. Bisogna certamente innanzitutto cominciare dalla trasparenza, visto che in un solo biennio su 104 affidamenti esterni di servizi diversi di manutenzione le

gare sono state in tutto e per tutto solo 4, di cui 2 europee per importo. La percentuale si commenta da sola, a fronte di 50 affidamenti diretti, 40 ad ammissione ristretta e 10 negoziati.

Ma i numeri dicono una cosa chiara: o Comune e Regione, superando gli scontri e le incomprensioni, trovano la disponibilità a un intervento all'altezza di questa situazione drammatica, oppure l'alternativa diventa quella tra disservizi in perdita, e il cappello in mano per chiedere aiuto a Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA