

«L'azienda è un disastro, ora due possibilità la privatizzazione o il commissariamento»

L'intervista

Sciarelli: «Il piano del Comune non serve: conferire immobili non crea liquidità per la gestione»

Pierluigi Frattasi

«Ramaglia è un amministratore valido. Se getta la spugna, significa che la situazione è molto precaria. La vicenda Anm è l'emblema di un disastro. Per far andare avanti un'azienda occorrono due cose: un conto economico in pareggio e la liquidità per sostenere i costi. Non basta dare via gli immobili. Quando devi pagare gli stipendi o il carburante non puoi dare un pezzo di palazzo, servono i soldi. Ma anche in passato hanno fatto operazioni di questo tipo, con Bagnoli futura, e non è servito». È durissimo il commento di Sergio Sciarelli, docente universitario di Economia delle Imprese e tra i massimi esperti delle aziende di trasporto pubblico, già consulente dell'ex Atan e curatore fallimentare Eavbus. «Per Anm - spiega - al momento vedo solo due strade: la privatizzazione o il commissariamento. Ameno di un intervento straordinario del Governo».

Professore, da giorni l'amministratore Ramaglia aveva lanciato l'allarme sulla sostenibilità finanziaria del piano di salvataggio: solo 257 mila euro per il 2017 nel bilancio del Comune. Il conferimento dei depositi non basta?

«No, perché non crea liquidità, ma si limita a definire il patrimonio netto aziendale. E siccome per far andare le aziende occorrono i quattrini, è chiaro che questa operazione serve soltanto a evitare di portare i libri in tribunale. Non risolve i problemi di bilancio, a meno che non si vendano gli immobili, cosa molto difficile, perché poco appetibili sul mercato».



Si potrà tirare avanti qualche altro anno però?

«Nemmeno. Se l'azienda godesse della fiducia degli istituti di credito sarebbe avvantaggiata, perché potrebbe porre gli immobili come cauzione e per fare i mutui. Ma l'Anm non gode di buona stima da parte delle banche».

Il piano, però, prevede anche altre leve, come l'aumento del costo dei biglietti, delle tariffe della sosta a raso e in parcheggio?

«Pannicelli caldi. Aumenta il ticket, ma poi c'è la piaga dei "portoghesi". Se i bus non funzionano non è solo per difficoltà gestionali, ma anche del contesto. Napoli è una città indisciplinata, dove non si circola facilmente. Le strade sono piene di auto parcheggiate male, ci sono incroci non presidiati dai vigili. Quando sale il controllore, c'è chi timbra all'ultimo

momento, chi se la svigna e anche il controllo diventa poco efficace».

Il Comune ha tagliato i superminimi dei funzionari, però.

«I costi del lavoro non sono l'elemento principale del deficit. Si fa più economia con le forniture o efficientando la gestione dei mezzi pubblici».

Cosa fare, allora?

«Serve una strategia che consenta di avere alla base dei capitali. I mezzi pubblici sono vecchi, i ricambi costano. Il Comune ha la possibilità di tirare fuori i soldi? Interviene il Governo? Senza liquidità il servizio andrà sempre peggio, con attese sempre più lunghe».

L'Eav ha avuto 600 milioni da Roma. Possibile un bis con Anm?

«La vicenda Anm ha dimensioni maggiori di Eav. Perché le problematiche riguardano soprattutto



La critica
«Aumentare il prezzo dei biglietti o tagliare gli stipendi ai funzionari è poco»

la gomma, più che le linee sul ferro, che sono i settori trainanti».
Il suo giudizio sulla fusione di Anm, Metronapoli e NapoliPark del 2012?
«Certamente non positivo. Nel 2008 si fece la stessa cosa per l'Eav, unendo Circum, Cumana e Eavbus e fu un disastro. Nel 2012 l'Eavbus è fallita».

Se il piano di salvataggio non è sostenibile, c'è il rischio fallimento anche per Anm?

«Difficile, le norme oggi tendono a scongiurare questa soluzione per le società pubbliche. Anche con Eavbus ci fu una lunga discussione dottrinale in proposito».

Se non può fallire, cosa può succedere, allora?

«Il commissariamento straordinario, che scatta quando non ci sono i soldi per l'esercizio. Ma significherebbe avocare al Governo l'amministrazione di una partecipata del Comune già pregiudicata. Lo Stato interverrebbe con delle risorse. E in un secondo momento si deciderà cosa fare di Anm: venderla o trovare una partnership con i privati».

Esternalizzare aiuterebbe?

«Io non sono un amante della privatizzazione, sia chiaro, ma ritevo che dove è intervenuta, come nell'Atm di Milano, anche in via parziale, ha avuto effetti benefici. Sono convinto che per i trasporti un'alleanza pubblico-privato darebbe quell'efficienza e capacità gestionale che il pubblico purtroppo ha dimostrato di non avere».

Ma ci sono privati interessati ad investire qui con l'evasione al 50%?

«Bisogna provare. Per Eavbus le offerte ci sono state».

Quali sono i vantaggi del privato?

«Una maggiore lotta all'evasione, ma anche un maggiore controllo interno di tipo aziendale».

Possibile immaginare uno spaccettamento ferro-gomma?

«Potrebbe essere un'idea. I privati sono attratti dalla redditività. Un'azienda che perde non interessa a nessuno. Linea 1 e Funicolari sono più appetibili».

Ma la crisi di Anm è colpa del Comune?

«La situazione è peggiorata negli ultimi anni. L'ex Atan non era così grave. Oggi tutti gli utenti sono scontenti del servizio».

La manovra

Salvataggio Anm piano del Comune in quattro mosse

Servono 10 milioni al mese, dagli immobili in vendita le garanzie per l'aiuto delle banche

Luigi Roano

«Il piano di risanamento senza soldi non funzionerà» dice Alberto Ramaglia ex manager di Anm che quel piano lo ha vergato. All'Anm, nella sostanza, servirebbe un flusso costante di liquidità di almeno 10 milioni al mese, vale a dire 120 milioni l'anno per evitare il fallimento. Non c'è fiducia nelle finanze di Palazzo San Giacomo, gravato da mezzo miliardo di debiti tra cui quelli del Cr8 e del commissariamento rifiuti, oltre 150 milioni che arrivano dalle nebbie del tempo ma che gravano sulle casse oggi. Debiti che hanno complicato la vita all'assessore al Bilancio Salvatore Palma e dell'intero Ente. Tuttavia le parole di Ramaglia suscitano più di qualche dubbio e sicuramente non sono piaciute negli ambienti politici arancioni. A Ramaglia viene contestato il fatto di avere preparato il piano di salvataggio e poi di essere scappato via, una contraddizione forte. Che non è piaciuta nem-

meno alle maestranze di Anm. Alfonso Langella segretario della funzione pubblica Cisl è molto chiaro al riguardo: «Trovia-
mo inverosimile - dice - le dichiarazioni dell'amministratore Anm Ramaglia, dopo che ha garantito personalmente sul piano di salvaguardia dell'azienda. Ci ha illustrato passo per passo il progetto che ci ha convinti a sostenere e salvaguardare l'azienda pubblica, e adesso smentisce il tutto e butta il bambino con tutta l'acqua sporca». Langella chiude con una stoccata: «Capiamo che non vale la pena restare, visto il minimo compenso per rinnovare l'incarico in Anm ma così manca di stile». L'allusione al probabile abbassamento del compenso per chi succederà a Ramaglia da 53mila a 37mila euro l'anno è palese.

Torniamo alla questione del salvataggio di Anm: davvero il piano è destinato a non produrre effetti perché il Comune non potrà mettere liquidità in maniera regolare nell'azienda? Il rischio c'è, inutile nasconder-

lo, il tema è che non vale solo per l'Azienda napoletana mobilità, ma per tutte le aziende pubbliche, dalla Napoli servizi, all'Abc acqua pubblica passando per Asia. Se non viene rispettato il contratto di servizio dalla proprietà, impossibile andare avanti. Resta il fatto che a Palazzo San Giacomo sottolineano come Ramaglia quel piano lo abbia condiviso e le sue affermazioni potrebbero generare un panico anche tra i lavoratori al momento ingiustificato. Cosa c'è in questo tentativo di salvataggio? Sono quattro i punti sul quale ruota. Il primo è appunto l'immissione di una decina di milioni al mese per pagare stipendi e annessi. La patrimonializzazione dell'azienda per 65 milioni. Già è stato conferito ad Anm il deposito Brin, a giorni verrà trasferita anche la proprietà della sede di Fuorigrotta. E siamo a 30 milioni. La Napoli servizi - che gestisce il patrimonio del Comune - sta varando un piano di trasferimento di immobili per altre 35 milioni. La patrimonializzazione non è solo un esercizio tecnico per far quadrare i conti. Serve per potere chiedere fidejussioni alle banche in caso di ulte-

riori passività, una ciambella di salvataggio non trascurabile. Il terzo è quello dell'uscita naturale, cioè per il raggiungimento dell'età della pensione per 245 dipendenti e altri 140 in disoc-

cupazione si tratta di 385 risorse per un risparmio di 15,2 milioni. Infine, ma di grandissimo rilievo, è l'aumento dei biglietti del bus e quello delle strisce blu per i residenti. Resta sul-

lo sfondo, in piedi il contenzioso con la Regione che ancora deve riconoscere i 5 milioni al Comune relativi al fondo di rotazione per i trasporti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'affondo

Forza Italia «Ennesimo fallimento»

«La notizia che Ramaglia lascia la guida di Anm è una sconfitta per i trasporti cittadini». Così il consigliere regionale di Forza Italia Severino Nappi commenta la crisi dell'azienda partecipata. E affonda il colpo: «È l'ennesimo fallimento di de Magistris».

La svolta

Altri fondi all'azienda dall'esodo di 385 pensionandi e dal caro ticket
