

Gerardo Ausiello

Da una parte i drastici tagli ai trasferimenti da Roma, dall'altra il pesante indebitamento delle società di trasporto. Il conto lo pagano sempre i cittadini, costretti a fare i

conti con la sprecazione di linee e corse, ritardi da Guinness dei primati e un sistema di trasporto pubblico assolutamente insufficiente. Così in molti, esasperati, hanno rinunciato ad utilizzare i mezzi pubblici optando per l'auto privata.

> A pag. 25



I trasporti, il disastro

Il focus

Intesa in extremis, salvi i premi di produzione

Patto Anm-sindacati, la Cgil non firma. Ma fra tagli e sprechi il sistema è al collasso

Gerardo Ausiello

Alla fine l'accordo tra Anm e sindacati arriva, anche se fuori tempo massimo, quando gli utenti hanno già vissuto l'incubo del blocco totale del trasporto pubblico. Si tratta, tuttavia, di un'intesa fragile, perché inserita in un quadro di drammatica precarietà: come un gigante dai piedi d'argilla, il sistema a Napoli e in Campania sta infatti inesorabilmente collassando per effetto di tagli, sprechi e inefficienze.

Premi di produzione salvi

Mentre in città, a causa dello sciopero selvaggio dei dipendenti dell'Anm (l'Azienda napoletana mobilità, partecipata del Comune), si scatena il caos per lo stop di autobus e metropolitane, a Palazzo San Giacomo i rappresentanti sindacali di Fit Cisl, Ultrasporti Uil, Ugl Fna, Faisa Cisl, Orsa e Faisa Confail incontrano l'amministratore unico di Anm, Alberto Ramaglia, presenti gli assessori Mario Calabrese (Infrastrutture), Salvatore Palma (Bilancio) ed Enrico Panini (Lavoro) e l'amministratore unico di Napoli Holding Alessandro Nardi. Sul tavolo il nodo del riconoscimento del premio di risultato produttivo, la cui mancata erogazione ha determinato le violente proteste di questi giorni. È a questo punto che l'azienda, accogliendo il pressing delle organizzazioni sindacali, si impegna a procedere all'erogazione delle spettanze a tutto il personale, ma gradualmente. «La prima tranche immediata - si legge nel verbale di accordo sottoscritto dalle parti - sarà riconosciuta, in funzione delle intese preesistenti, al personale ex Napolipark; successivamente, ad integrazione, si procederà all'erogazione, entro giugno 2017, delle somme equivalenti in concomitanza con il trasferimen-

to delle risorse relative al contenzioso con la Regione, per il quale sono in corso tutte le iniziative necessarie per accelerare al massimo i tempi di accredito». Sempre nell'ottica della risoluzione della vertenza, l'Anm apre anche alla convocazione di un'apposita sessione contrattuale «per definire, d'intesa con i sindacati, le modalità di erogazione di tali somme equivalenti». Quanto alla mobilità del personale, avverrà «solo su base volontaria». Approvano tutti i sindacati, tranne la Cgil, che si chiama fuori.

Sistema in tilt tra debiti e sprechi

Il braccio di ferro in casa Anm sembra dunque risolto, ma i conti in rosso restano. Basti pensare che nel bilancio 2015 sono certificati 42 milioni di perdite mentre per il 2016 si prevede un ulteriore passivo di 30,6 milioni. Ciò a fronte di un credito di circa 100 milioni che l'azienda vanta nei confronti dell'amministrazione di Magistris. Da qui la necessità di avviare un'immediata azione di risanamento attraverso la presentazione del piano industriale (che dovrebbe essere approvato in giunta in settimana per poi passare all'attenzione del Consiglio il 27 marzo). Tra le misure adottate figurano la ripatrimonializzazione da 65 milioni, il taglio del 20 per cento dei costi dei dirigenti, l'allungamento dell'orario di lavoro fino a 39 ore settimanali, l'aumento dei biglietti, delle tariffe sosta e dei parcheggi. Non naviga in buone acque neppure l'Eav, la holding del trasporto su ferro regionale che gestisce le linee Sepsa, Circumvesuviana e Metrocampania Nord-Est. Dopo aver accumulato un pauroso deficit per anni, finalmente nel 2016 l'Eav ha riportato il bilancio in equilibrio (con un utile di circa 30 milioni) e mira a incrementare il capitale da 10 a 100 milioni. La zavorra è però rappresentata dall'indebita-

mento record di 700 milioni che la Holding si trascina da troppo tempo (crediti vantati dall'Eav ma mai riconosciuti dalla Regione). Su questo versante si intravede ora uno spiraglio: dopo che governo e Parlamento hanno sbloccato l'anticipazione di 600 milioni destinata a Palazzo Santa Lucia, la giunta De Luca ha definito con l'Eav una transazione per azzerare l'intero contenzioso. Un'operazione che consentirà all'azienda di tirare un sospiro di sollievo. Nel frattempo, però, i servizi sono gradualmente peggiorati fino a divenire quasi inesistenti. Sulle linee della Cumana circolano ogni giorno tra 10 e 12 treni, con un'età fino a 30 anni, che un giorno sì e l'altro pure si fermano lasciando i passeggeri per ore sulle banchine, mentre dovrebbero essere almeno 18. Numeri che hanno spinto l'amministratore unico dell'Eav Umberto De Gregorio a correre ai ripari: ad aprile sui binari arriverà un primo treno nuovo e poi, entro un anno, altri 12. Sulle linee della Circumvesuviana, invece, nel 2015 circolavano 54 treni, saliti a 59 nel 2016 e a 65 quest'anno, ma i conti ancora non tornano. Tant'è che per potenziare il parco mezzi il manager punta sui treni revampizzati e sui famigerati Metrostar (13 quelli oggi in funzione, l'obiettivo è arrivare a 21 entro fine anno).

Passeggeri in fuga

Da una parte i drastici tagli ai trasferimenti da Roma, dall'altra il pesante indebitamento delle società di trasporto. Il conto lo pagano sempre i cittadini, costretti a fare i conti

con la soppressione di linee e corse, ritardi da Guinness dei primati e un sistema di trasporto pubblico assolutamente insufficiente. Così in molti, esasperati, hanno rinunciato ad utilizzare i mezzi pubblici optando per l'auto privata: stando a un dossier messo a punto dagli

esperti di Legambiente, negli ultimi 4 anni sono stati oltre 200mila i cittadini che hanno gettato la spugna. I numeri, del resto, parlano chiaro: in Campania dal 2010 sono state cancellate due corse su dieci (il 19 per cento), con picchi del 50 per cento sulle linee meno frequen-

tate. Una politica che ha di fatto aumentato le distanze tra Napoli e il resto della regione nonché tra le città principali e i piccoli centri costringendo chi doveva spostarsi ad arrangiarsi, a riorganizzare la propria vita o a ricorrere all'ultima spiaggia: l'auto privata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Azienda napoletana mobilità

Per i conti in rosso necessario piano d'emergenza: predisposto anche l'aumento del biglietto



Circumvesuviana

Nel 2015 circolavano 54 treni saliti a 59 nel 2016 e poi a 65 ma i conti ancora non tornano



Cumana e Circumflegrea

In funzione appena 12 mezzi dovrebbero essere almeno 18. Dopo anni in arrivo treni nuovi



Passeggeri in fuga

Tagli e debiti, utenti esasperati. Negli ultimi 4 anni in 200mila hanno gettato la spugna



Disagi Folla di utenti in attesa ad una fermata dell'autobus. Per la protesta dei dipendenti dell'Anm in città inevitabile il caos

I nodi

Le società hanno accumulato pesanti debiti: servizi in affanno