



Anm verso il concordato preventivo che errore rinviare il risanamento

Oscar Giannino

Dunque non sbagliavamo. E aggiungiamo: purtroppo. I lettori del Mattino sanno che nella primavera 2016 scrivemmo per la prima volta che, dai numeri di bilancio, due grandi aziende di trasporto pubblico locale in Italia ci sembra-

vano avviate, in assenza di interventi energetici, al concordato preventivo in continuità. Sempre che volessero evitare l'ipotesi peggiore, il default conclamato. E quelle due aziende, diciamo allora, erano l'Atac a Roma, ma anche l'Anm a Napoli.

> Segue a pag. 55
> Servizi in Cronaca

Segue dalla prima

L'Anm dal mancato risanamento al concordato preventivo

Oscar Giannino

Le due amministrazioni cittadine replicarono che no, l'analisi era viziata da eccesso di pessimismo. Ma i fatti, che hanno la testa dura, hanno dato loro torto: in entrambi i casi. Il sindaco di Roma Raggi è stata costretta a chiedere il concordato preventivo per Atac il primo settembre scorso, dopo tanto inutile tergiversare. L'indomani, scrivemmo ancora una volta quel che già avevamo ripetuto in precedenza, il 7 e il 28 di luglio: dopo l'Atac sarebbe venuto il turno anche di Anm. Ma ancora una volta l'assessore Panini escluse che per Anm quello sarebbe stato il destino. Le cose iniziarono a cambiare poche settimane dopo, quando all'inizio di ottobre lo stesso assessore a nome della giunta napoletana dovette ammettere che entro il 30 ottobre si sarebbero dovute assumere decisioni sulla continuità aziendale di Anm, ormai appesa a un filo sempre più tenue.

Era ovvio il sottinteso: attendere che dalla legge di bilancio potesse uscire qualcosa per rimpinguare le casse societarie. Ma dalla legge di bilancio Napoli ha ottenu-

to sì la protrazione da 10 a 20 anni del suo stato di pre-dissesto, il che abbatte la rata annua di ammortamento del debito da 2,4 miliardi che grava sul Comune, ma non la possibilità di usare cassa a breve, visto che resta pendente il terzo giudizio della Corte dei Conti sul piano di rientro comunale che va riscritto, altrimenti in caso di nuova bocciatura dopo le due precedenti il sindaco de Magistris va a casa, e Napoli viene commissariata.

Ed eccoci al risultato. È stata convocata per il 27 dicembre prossimo l'assemblea societaria di Anm, e all'ordine del giorno c'è puntualmente quel che immaginavamo nella primavera dell'anno scorso: la richiesta al Tribunale del concordato preventivo in continuità per Anm, insieme all'approvazione del bilancio 2016, e a un rafforzato piano di risanamento da sottoporre al Tribunale per ottenere l'ok al concordato.

Non ci può essere alcuna soddisfazione, da parte nostra. Solo amarezza perché si poteva e doveva fare prima. Non è colpa dell'avvocato Ciro Maglione, solo da luglio capoazienda della Anm, succeduto all'ingegner Alberto Rama-

glia, che aveva del resto esplicitamente dichiarato che il piano industriale dell'Anm era di fatto imperseguibile, l'obiettivo di pareggio al 2017 irrealizzabile, la speranza di avere salvezza dalla Regione Campania insussistente, e di almeno 20 milioni di euro l'anno la mancanza di risorse finanziarie necessarie a restare in piedi.

Ramaglia non sbagliava, se non per difetto. Sul totale dei debiti accumulati da Anm, infatti, sono i circa 60 milioni di debito commerciale ai fornitori il punto debole. Come per Atac a Roma, in caso di revocatorie e azioni civili esecutive intentate dai creditori e accolte dal giudice, Anm finirebbe in default. Ed è a fronte di tale rischio che anche il consulente esterno dell'azienda Ernst&Young non ha potuto che indicare la soluzione obbligata del concordato in continuità. Che, dicevamo un anno e mezzo fa, è una soluzione seria e necessaria perché offre 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 pa-

reggio di bilancio quanto meno, e a 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.

Lo dicemmo allora perché i numeri erano evidenti anche a un cieco. La serie annuale delle perdite di bilancio di Anm è stata implacabile (-7 milioni nel 2012, -21,8 nel 2013, -23,5 nel 2014, -42 nel 2015), e va dato atto all'azione di Ramaglia e Maglione che dovrebbe aver contenuto le perdite del bilancio sottoposto alla prossima assemblea del 27 dicembre in altri 27 milioni, rispetto a una cifra ancora maggiore che si temeva mesi fa. I 65 milioni di ricapitalizzazione da parte del Comune a seguito del buco 2015, per altro attraverso conferimenti immobiliari risultati ovviamente non facilmente liquidabili, era dunque già sulla carta sopravanzato dalla somma delle perdite 2015 e 2016. Tutte le vicende che a Napoli hanno portato agli scioperi estivi e autunnali, dal

mancato pagamento dei premi 2016 a quello degli straordinari, alla chiusura anticipata serale delle funicolari, all'impossibilità di garantire la metro per il post partita in caso di gare notturne al San Paolo, trovavano spiegazione nella mancanza di cassa di Anm. Perché è vero che l'ammontare del debito e del deficit dell'Atac romano erano e sono enormemente maggiori della società di trasporto pubblico locale napoletana: ma gli indicatori gestionali e industriali dell'Anm erano e sono anche peggiori, in relazione al più ristretto perimetro. Più dipendenza da trasferimenti pubblici, minore capacità di generare risorse proprie, minor valore aggiunto per dipendente, peggiori indicatori a doppia cifra di non paganti, e via continuando.

Ora Maglione si presenta in assemblea con un piano di contenimento costi rafforzato: 20,7 milioni in meno di spese per il personale rispetto al 2016, cui si sommano 8,6 milioni stimati da recupero dell'evasione, l'ulteriore aumen-

to del biglietto a un euro e trenta centesimi, esuberi in aggiunta ai 194 su cui il sindacato protestava, grazie alla norma del decreto Madia che consentirebbe lo scivolo all'uscita per chi matura il requisito di prepensionamento entro il 2021. Ma in assenza di un Comune in grado di effettuare una massiccia ripatrimonializzazione, a fronte di perdite pluriennali così massicce, e di mancati investimenti che fanno tenere fino a 300 dei 650 bus assicurati nei depositi, invece di garantire servizio a napoletani e turisti, era chiaro che l'unica possibilità per evitare traumi peggiori, e consentire un orizzonte pluriennale di risanamento e sollecitazione di nuovi capitali da destinare agli investimenti, era proprio il concordato.

Non resta ora che sperare che serva la lezione, e si metta a frutto. Rinviare i tempi del risanamento è sempre un errore, significa credere ai miracoli. Ma san Gennaro ha altro e di meglio da fare, che cancellare le perdite di protrate gestioni pubbliche disastrose.