

Tutti i casi del dissesto



Circum -200 milioni
 È l'azienda che serve 41 milioni di pendolari che ogni giorno si spostano dai paesi vesuviani



Cstp Salerno -36 milioni
 È la società di trasporti di Salerno con 570 dipendenti ad un passo dal fallimento



Eav Bus -38 milioni
 1.300 lavoratori coinvolti nel fallimento, il default come punta di un iceberg



Acms -36 milioni
 È la società che garantiva trasporti nella provincia di Caserta finita in tribunale

L'inchiesta

Una montagna di debiti: è la «bomba» trasporti

Campania nel caos. Le cause del buco: tagli del governo, crediti non riscossi e cattiva gestione

Gerardo Ausiello

Una montagna di debiti. Sono quelli accumulati dal trasporto pubblico a Napoli e in Campania negli ultimi anni. Costi troppo alti, gestioni superficiali, scelte sbagliate della politica: il risultato è che, da una parte all'altra della regione, le aziende hanno approvato bilanci in rosso. E a farne le spese sono lavoratori e utenti.

È riesploso in queste ore il caso dell'Anm, l'azienda di mobilità del Comune di Napoli che da tempo soffre per la mancanza di risorse. Il disavanzo per il 2011 è stato di 27 milioni di euro, di cui 7 di interessi passivi. Una situazione di grande difficoltà che il manager Renzo Brunetti ha dovuto fronteggiare anche nel 2012. A complicare la situazione, fanno sapere dall'Anm, sono in particolare due fattori: i pesanti tagli di governo e Regione (il 23 per cento nel 2010 e il 33 per cento nel 2011) e i crediti non riscossi da Palazzo San Giacomo e da Palazzo Santa Lucia che sfiorano complessivamente i 300 milioni. Se a questo quadro di forti criticità si aggiungono gli aumenti record delle polizze Rc auto (tre anni fa per assicurare un pullman si spendevano 7mila euro mentre oggi ne servono 25mila), i rincari sui costi dei carburanti (il prezzo del gasolio è salito del 30 per cento) e le alte percentuali di evasione (un passeggero su due non paga il biglietto), i conti non tornano. Meno drammatica, invece, la situazione di un'altra partecipata del Comune partenopeo che si occupa del trasporto su ferro: Metronapoli, che gestisce le linee del metrò dell'arte, ha chiuso il bilancio del 2011 con 1,8 milioni di perdita in recupero rispetto all'anno precedente (il passivo era di 3,1 milioni).

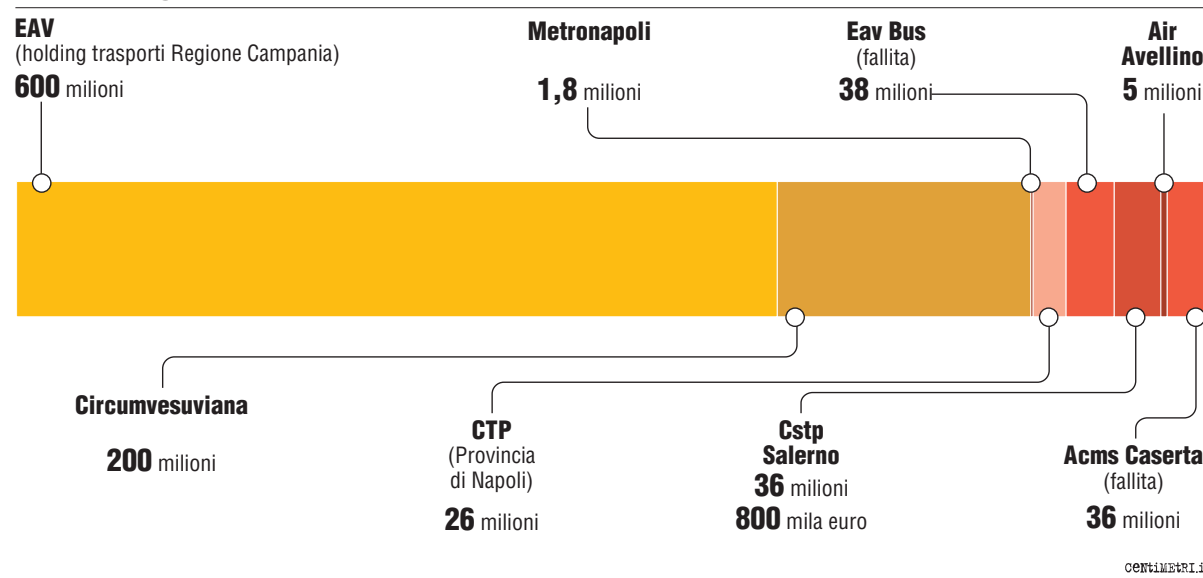
Le polizze
 Assicurare un bus costa 25mila euro tre anni fa solo 7 mila

Un crac in extremis è stato scongiurato dalla giunta Caldoro. Nell'occhio del ciclone, infatti, è finito qualche tempo fa il gruppo Eav, la holding dei trasporti della Regione: l'indebitamento ammonta a 600 milioni, forse di più. Già, perché è impossibile, al momento, certificare con esattezza il deficit complessivo. Quattro le società controllate dalla holding con i bilanci in rosso: Sepsa, Circumvesuviana, Metrocampania Nord-Est e Eav Bus. Per quest'ultima a fine 2012 è iniziata, a fronte di un deficit di 38 milioni, la procedura di fallimento. Clamorosa, poi, la vicenda della Circumvesuviana che, da sola, ha accumulato un debito di 200 milioni. Come se non bastasse a turbare il sonno dell'amministratore unico Gennaro Carbone è una vertenza sindacale che va avanti da mesi. L'azienda ha propo-

Il fenomeno
 Un passeggero su due non paga biglietto

Tra le forti criticità nei conti c'è anche il fenomeno dell'evasione: un passeggero su due non paga il biglietto. A questo si aggiungono gli aumenti record delle polizze Rc auto (tre anni fa per assicurare un pullman si spendevano 7mila euro mentre oggi ne servono 25mila), i rincari sui costi dei carburanti (il prezzo del gasolio è salito del 30 per cento) e le alte percentuali di evasione (un passeggero su due non paga il biglietto), i conti non tornano. I crac delle aziende del trasporto pubblico non coincidono solo con i recenti tagli

La montagna di debiti



sto a macchinisti e capistazione l'aumento della produttività; i sindacati hanno risposto chiedendo buste paga più pesanti. Le conseguenze del braccio di ferro sono sotto gli occhi di tutti: corse cancellate all'improvviso, treni fuori uso, pas-

saggeri lasciati a piedi e costretti a ricorrere alla macchina privata, a mezzi alternativi o all'autostop. Per far fronte all'enorme mole di debiti la Regione ha chiesto e ottenuto dall'esecutivo l'adozione di un piano di rientro ad hoc, che vale però

solo per il trasporto su ferro (Sepsa, Circumvesuviana e Metrocampania Nord-Est). Il primo passo è la nomina di un commissario, avvenuta nelle scorse settimane: il supertecnico - Pietro Voci, dirigente del ministero dell'Economia - dovrà trac-

ciare una mappa dei debiti e dei crediti complessivi delle aziende. A questo punto sarà possibile elaborare un piano di rientro da sottoporre all'approvazione del Tesoro. I circa 600 milioni di debiti verranno spalmati nell'arco di 5 anni attraverso una serie di accordi con i creditori mentre in parallelo le società, alleggerite dalla zavorra del deficit, potranno continuare ad operare e a garantire i servizi ai cittadini. Salvi i livelli occupazionali. L'intervento sarà finanziato con fondi Fas (200 milioni). E il Ctp, il Consorzio dei trasporti della Provincia di Napoli, ha a sua volta certificato una perdita di 26 milioni.

Se ci si sposta nelle altre province, la musica non cambia: l'Air di Avellino ha un passivo di 5 milioni, il Cstp di Salerno è in liquidazione, l'Acms di Caserta è già fallita. «Tutta colpa della scure del governo», tuonano politici e manager. Ma a quanto ammontano i tagli? Gli esperti stimano, dal 2009, una perdita di circa il 20 per cento ogni anno. Nel 2010 l'esecutivo dava alle Regioni, attraverso il fondo nazionale, 2 miliardi e 50 milioni. L'anno successivo l'importo ammontò a 2 miliardi: alla Campania spettarono 256 milioni, più 50 milioni per i servizi di Trentitalia. Per il 2012 le Regioni, dopo una lunga trattativa, ottennero un miliardo e 748 milioni ma solo perché furono dirottati sui trasporti 148 milioni dell'edilizia sanitaria. In sede di ripartizione la Campania ebbe circa il 10 per cento del totale, ovvero 174 milioni, ben 112 in meno del 2011. E per il 2013 si prevede un ulteriore taglio di 500 milioni del fondo nazionale per cui a disposizione delle Regioni ci sarebbe un miliardo e 200 milioni: meno della metà di quanto chiesto dai governatori.

Il gasolio
 Il prezzo del carburante salito del 30% è la «voce» di maggiore criticità



Il simbolo del disastro Convogli della Circumvesuviana alla stazione di Napoli Garibaldi

Ennio Cascetta
 SEQUE DALLA PRIMA PAGINA

Dalla mancanza del servizio e dalle ricadute negative sul turismo e sull'immagine della città. Sembra di rivivere lo stato del trasporto pubblico del 1994, quando su oltre mille autobus dell'allora Atan ne circolavano ogni giorno solo trecento ed ogni mese mancavano i soldi per gasolio e stipendi. Sembra che vent'anni di risanamenti aziendali, politiche di rilancio della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico, buoni comunali e fondi europei per comprare autobus e tram nuovi, integrazione tariffaria prima a Napoli e poi in tutta la regione non abbiano lasciato traccia. Potremmo consolarci pensando che vent'anni fa i napoletani non avevano neanche i trenta chilometri di metropolitane che oggi comunque garantiscono un minimo di mobilità collettiva. Ma certamente non basta e non aiuta a capire che cosa sta accadendo. Le responsabilità, remote e recen-

Il commento

Chi ha sbagliato adesso deve pagare

ti, locali e nazionali, che hanno portato alla crisi in atto si sovrappongono e si rinforzano a vicenda. È inequivocabile il taglio alle risorse del trasporto pubblico operato a livello centrale e, soprattutto, il continuo rinvio di riforme necessarie per questo settore che dovrebbero portare all'affidamento esterno dei servizi di trasporto pubblico attraverso gare d'appalto. Solo la concorrenza infatti potrebbe selezionare operatori più efficienti e separare la funzione degli Enti Pubblici di programmare e controllare da quella dei proprietari e gestori delle aziende di trasporto. Questo obbligo di legge è stato sistematicamente rinviato e di fatto disatteso sotto la pressione congiunta di Comuni, Province e Regioni, che non volevano cedere aree di potere e influenza politica, e dei sindacati, che temevano

di perdere alcuni dei privilegi accumulati negli anni dai lavoratori di questo settore. La trasformazione delle società di trasporto da municipalizzate in società cosidette a socio unico è stata un'operazione cosmetica dagli effetti ridotti quando non inesistenti, per lasciare le cose così come stavano. Per rendersi conto degli interessi in gioco basti pensare che questo settore vale circa sei miliardi di euro all'anno e che far camminare un autobus in Italia costa un terzo in più rispetto alla media dell'Europa. Senza parlare della composizione e dei criteri di selezione di dirigenti e consigli di amministrazione, ovviamente con le dovute e meritevoli eccezioni, i quali in gran parte rispondono a logiche ben lontane dalla capacità e dalla esperienza specifica. A questi fattori si aggiungono le

responsabilità locali, quelle della Regione Campania e del Comune di Napoli nel caso specifico. I tagli e le difficoltà del bilancio nazionale hanno riguardato tutto il Paese ma altrove la risposta è stata diversa. Molte Regioni e molti Comuni hanno integrato i minori fondi dello Stato con risorse proprie, ritenendo quella del trasporto pubblico una priorità assoluta. E comunque hanno messo in moto meccanismi di riduzione graduale ed efficientamento dei servizi senza compromettere il diritto alla mobilità dei cittadini. A Napoli e in Campania non è andata così. I fondi per il trasporto nei bilanci regionale e comunale si sono progressivamente ridotti, in alcuni casi fino al 50 per cento, deviando le risorse certamente scarse su altri impieghi. Solo sul bilancio regionale si contano 240 milioni di euro in meno per il tra-

sporto pubblico in due anni. Si è affrontata la crisi con modalità del tutto inadeguate, come se prima o poi qualcuno dovesse intervenire per risolverla dall'alto, invece di mettere in moto tutte le risorse per cercare di ridurre gli effetti. È immaginabile che non si sia previsto che i soldi per il gasolio stavano finendo e non si sia lanciato per tempo un allarme alle istituzioni interessate? È immaginabile che i cittadini siano stati avvisati nel pomeriggio precedente l'interruzione del servizio attraverso Facebook e con un messaggio sulle paline delle fermate? Si fa quasi fatica a credere che la macchina organizzativa di un servizio pubblico essenziale per la terza metropoli d'Italia possa rispondere all'emergenza come un'armata Brancaleone. E invece è accaduto. E ciò pone adesso l'urgenza di selezionare una classe dirigente migliore e più attrezzata, prima che le responsabilità di quanto sta accadendo ricadano in maniera diretta sulla politica.