

» I casi Sprechi e vincoli

Bus senza gasolio a Napoli e in Campania L'Aquila è in pareggio e l'azienda assume

ROMA – Autobus fermi nei depositi perché senza carburante: la cronaca di gennaio a Napoli è la punta dell'iceberg di cosa succede quando mancano i soldi. Come in Campania, dove l'inaffidabilità e l'inefficienza del trasporto pubblico locale (una corsa su 4 cancellata dopo il taglio del 27% dei fondi) spingono gli utenti ad avere, come unica alternativa, il mezzo privato o il trasporto abusivo, che sta avendo una sua drammatica recrudescenza. Ed infatti è proprio in Campania che sono fallite finora tre società. Domani il servizio gestito da Eavbus, la società fallita della holding di trasporti della Regione Campania Eav (Ente autonomo Volturno, nell'hinterland napoletano), potrebbe subire una brusca interruzione: i lavoratori venerdì hanno bloccato con gli autobus la Napoli-Salerno perché non sanno quale sarà il loro destino. Il curatore fallimentare che sta cercando di portare l'azienda fuori dal pantano di 39 milioni di buco ha giudicato irricevibili già tre offerte. «Volevano che ci accollassimo tutti i debiti: una cosa che non risponde a nessuna logica», spiega Carlo Esposito, presidente del consorzio privato CLP che ha invano tentato di offrire 580 mila euro e la garanzia dei 1250 posti di lavoro per un anno di affitto dell'Eav. Gli è andata meglio a Caserta, dove l'Acms (di cui erano azionisti la Provincia di Caserta e altri 45 comuni dell'hinterland) è fallita il 23 marzo, bloccando il servizio e licenziando 420 lavoratori. Se lo aspettavano tutti, dopo che la Corte dei conti, a gennaio 2012, sequestrò i conti di politici e dirigenti della Provincia accusati di aver fatto confluire 15 milioni nelle casse dell'azienda, e dopo che le Fiamme Gialle, qualche mese dopo, accertarono 2,5 milioni di sprechi nella gestione. In questo caso la Regione Campania, con una procedura d'urgenza, ha permesso a CLP di subentrare. «Il privato costa meno della metà alla collettività — assicura Esposito che ha riassunto tutti i lavoratori — perché abbiamo una gestione più snella e meno influenze». Quelle influenze che a volte rendono tortuosi anche i percorsi di chiusura: come sta accadendo alla Cstp di Salerno, che da un anno è impelagata nelle maglie della burocrazia fallimentare. Solo qualche giorno fa il tribunale ha formalizzato lo stato di insolvenza e designato un commissario giudiziale, Raimondo Pasquino, ex rettore dell'università di Salerno, che avrà 30 giorni per mettere a punto il risanamento dell'azienda. Che intanto è finita nel mirino della Guardia di finanza per presunte fatture gonfiate per la manutenzione degli autobus.

Si è salvata invece in zona Cesarini la società che gestisce il trasporto pubblico locale a Napoli, l'Anm: i 100 milioni del Comune, socio unico, hanno tappato il buco dei 300 milioni di credito da enti locali e governo e un'esposizione di 120 milioni presso le banche. Ma l'equilibrio è precario: dai 980 mezzi del 2004 attualmente l'Anm ha 200 autobus sgangherati. Per salvare il salvabile, il Comune ha deciso di fondere Anm con Metro Napoli: la nuova società nascerà a ottobre, avrà 3000 dipendenti e punta a raggiungere nel 2015-2016 il pareggio di bilancio. Un'operazione squisitamente finanziaria, anche alla luce dell'articolo 147 del Tuel che prevede l'obbligo per gli enti locali di redigere, a partire dal 2014, il bilancio consolidato

con le proprie partecipate. In sostanza, se le società di tpl crollano sotto i debiti, il Comune se ne assume la responsabilità. Ma c'è anche chi, in tempi di tagli, invece assume: è l'Ama dell'Aquila, che nonostante il terremoto (e i contributi ridotti del 10%) ha chiuso l'ultimo bilancio in pareggio e ha aggiunto ai suoi 150 dipendenti 14 lavoratori di altre società del Comune, a rischio licenziamento. Pochi evasori, prezzo fermo a un euro, e grandi progetti: «Se riapre come promesso la facoltà di Ingegneria — annuncia Angelo De Angelis, il direttore — potremo assumere altre tre persone».

