

TRASPORTI URBANI

INSORGE IL CENTRODESTRA

PAGA IL CONSIGLIO COMUNALE

L'ex candidato sindaco, rivale di Decaro: «Il cosiddetto Piano di rilancio dell'azienda elaborato da manager in scadenza»

«UN SALASSO INUTILE»

L'ingegnere: «I cittadini baresi non siano chiamati a ripianare di tasca propria i buchi prodotti dall'inefficienza»

«Amtab inefficiente no al fondo di 10 mln»

Di Paola: trasporti sempre peggio, privilegia i parcheggi

Dal consigliere comunale Domenico Di Paola, già candidato sindaco del centrodestra alle ultime elezioni amministrative, riceviamo la lunga analisi che segue sullo stato di salute dell'Amtab. Com'è noto, l'Azienda comunale dei trasporti è da mesi nell'occhio del ciclone per la gestione ritenuta da più parti «discutibile». Ipotizziamo che le riflessioni di Di Paola - tra l'altro da tempo dietro le quinte della scena politica - non mancheranno di accendere un dibattito già incandescente.

● Appare piuttosto singolare che sia stato sottoposto alla approvazione del Consiglio comunale un cosiddetto «Piano di rilancio» dell'Amtab, elaborato da vertici in scadenza.

In effetti, il piano industriale di rilancio deve essere proposto all'azionista e, una volta da questi approvato, attuato dallo stesso management che l'ha proposto.

Approvare, poi, il piano proposto e ricapitalizzare l'azienda assumendone i suoi contenuti ed i suoi obiettivi, significa approvare una politica industriale e dei risultati raggiunti sino ad oggi assolutamente deficitari; significa allo stesso tempo voler proseguire ed autorizzare a ciò il futuro management, su una strada pesantissima per le tasche dei cittadini baresi.

L'Amtab si è trasformata da una società di «trasporto» del pubblico, in una società di «sosta» del pubblico. Il piano di rilancio di una società che dovrebbe assicurare una efficiente ed economica mobilità urbana prevede di incassare nel triennio 2015-2017 solo 20 milioni di euro dal trasporto e ben 31 milioni di euro dalla sosta.

Il piano deve essere, invece, finalizzato anzitutto ad un efficace sviluppo del core business (trasporto passeggeri), al fine di produrre da questo il valore necessario per sostenere con mezzi propri il programma di investimenti.

GIUSTIFICARE I CONTRIBUTI RICEVUTI - I business collaterali, seppure producono un effetto positivo sul bilancio, non perseguono nessuno di questi obiettivi.

La attuale situazione si è generata in quanto a causa di un bassissimi incassi da biglietti non si è prodotto valore. Nel corso di questi anni, il management, in luogo di migliorare le performances aziendali, ha solo chiesto ulteriori risorse economiche alla Regione ed al Comune.

Gli obiettivi economici delineati nel Piano di rilancio (aumento del 5% circa dei ricavi e riduzione dei costi del 5%, in quattro anni) non saranno in grado, ove pure fossero raggiunti, di prospettare un futuro industriale sostenibile. Quello effettuato è un banale esercizio di restyling del bilancio, che non prospetta un reale obiettivo di aumento della produttività.

Infatti si individuano gli obiettivi degli anni a venire, assumendo come dato di partenza del «fatturato» la «base storica 2014» ed applicando ad essa modesti incrementi; questo è l'errore più grave in quanto è invece necessario individuare obiettivi di fatturato adeguati e non partire da una «base storica» affetta da bassissima produttività.

Si tenga presente che il bilancio delle attività «core», cioè del trasporto passeggeri, ove depurato degli ingenti introiti di altre attività (sosta), si presenta drammaticamente deficitario si da costringere

La ricapitalizzazione Il piano di rilancio: bus nuovi e utili della sosta

■ Alla vigilia di Natale, il consiglio comunale ha dato il via libera all'ennesima iniezione di fiducia alla società partecipata responsabile del trasporto cittadino. L'Amtab riceverà 6 milioni in 3 anni dal Comune-socio unico che intende rimetterla in carreggiata dopo anni di gestioni chiacchierate (al momento è in corso un'indagine della Magistratura barese). Il sindaco **Antonio Decaro** difende la natura pubblica della municipalizzata, sottolineando come l'azienda produca utili da ormai tre anni, mentre la ricapitalizzazione di rende necessaria a causa di un debito di 9,4 milioni sorto col Comune, che ne ha compromesso la sola liquidità. I punti di debolezza riguardano il mancato adeguamento del contributo chilometrico da parte della Regione (Bari riceve 2,18 euro a km, ben inferiore rispetto a città di pari dimensioni che percepiscono fino a 3,19 a km) al parco mezzi ormai inadeguato (ogni giorno si fatica a far uscire 140 bus efficienti). D'ora in poi l'Amtab potrà investire nella mobilità gli utili derivanti dai parcheggi per migliorare qualità del servizio ed efficienza nei costi.

l'Amministrazione comunale a destinare tali introiti alla copertura della scarsa produttività dell'Amtab, piuttosto che, come sarebbe opportuno, a finanziare politiche di mobilità sostenibile.

In considerazione dei cospicui finanziamenti pubblici percepiti, il giudizio sul bilancio dell'azienda non può fermarsi, peraltro, alla contabilità sua propria, ma deve valutare anche, oltre alla qualità del servizio offerto al cittadino (sulla quale preferiamo in questa sede sorvolare...), anche in maniera puntuale sul numero di passeggeri paganti trasportati. È essenziale cioè verificare che tale impegno economico si distribuisca su un numero soddisfacente di utenti.

Poiché il contributo viene erogato in funzione dei chilometri concordati (sia che si trasportino solo 10 passeggeri che 10 milioni), la normativa di settore determina l'obiettivo del 35% di un indice chiamato I2.

Tale indice, pari al rapporto tra i ricavi da traffico (C) e la somma (R + C) dei ricavi da traffico più il corrispettivo di servizio, indica di fatto l'ampiezza della popolazione che usufruisce del servizio pagandolo ed anche la produttività aziendale.

Questa percentuale del 35%, fa ritenere al legislatore che la misura contributiva sia a vantaggio di un numero soddisfacente di utenti. Essere al di sotto di tale percentuale, ove anche il bilancio proprio della società di trasporto sia in equilibrio, significa che il denaro del contributo è impiegato in modo insoddisfacente.

Il coefficiente I2 per l'Amtab negli anni 2012-2017 (per gli anni 2015, 2016 e 2017 si sono ricavati i dati dalle previsioni di incassi esposte proprio nel Piano di rilancio) sono:

2012 I2=20,59%
2013 I2=14,43%
2014 I2=13,67%
2015 I2=14,68%
2016 I2=15,61%
2017 I2=16,24%.

Giudicate voi, tenuto conto che questo

10

I MILIONI EROGATI DAL COMUNE PER L'AMTAB
Di questa somma totale, 4 sono stati già erogati. Il pagamento dei restanti 6 è stato deliberato pochi giorni fa

51

L'INCASSO PREVISTO FRA IL 2015 ED IL 2017
«Solo 20 i milioni dal trasporto e ben 31 dalla gestione delle aree di sosta» ha commentato Mimmo Di Paola

35%

LA SOGLIA DI EFFICIENZA DA RAGGIUNGERE
«Invece dal 2012 al 2014 l'azienda è scesa dal 20,59% al 13,67%»

coefficiente indica sostanzialmente i ricavi da trasporto dell'Amtab, se questo può definirsi un «Piano di rilancio».

A fronte di un pesante intervento richiesto al Comune di Bari, nel 2017 non avremo neanche recuperato il 20,59 del 2012, peraltro assai lontano dal 35% fissato dalla normativa!

Ma soprattutto questo ci dice che continueremo a fatturare molto poco nel «core business» aziendale.

In numerose occasioni l'onorevole Decaro ha affermato che se l'Amtab avesse avuto dalla Regione più soldi, avrebbe fatto «volare» gli autobus.

Queste cifre dimostrano che avrebbe fatto volare autobus vuoti (piccolo fatturato=pochi passeggeri!), anzi, paradossalmente, autobus sempre più vuoti!

Vedete infatti come si riduce ulteriormente I2, se in luogo di 2,31 Euro a Km, ne fossero riconosciuti 3,30:

2013 I2=10,11%
2014 I2=9,55%
2015 I2=10,29%
2016 I2=10,98%
2017 I2=11,45%.

Cioè ancora un 5% in meno rispetto alle già bassissime percentuali attuali.

Sarebbe come se per 12 milioni di euro all'anno, Ryanair facesse volare solo poche migliaia di passeggeri in luogo di alcuni milioni: chi giudicherebbe positivamente il contributo e chi lo utilizza?

Quando le performances aziendali sono così modeste, non è chiedendo più soldi agli azionisti o ai contribuenti che si risolvono i problemi, bensì migliorando le performances stesse, altrimenti si tratta non di una ricapitalizzazione, ma di un pesante ed ingiustificato intervento assistenziale che pesa sulle spalle e sulle tasche dei cittadini.

Gravissimo è stato riconoscere il pesante adeguamento Istat, senza che l'azionista pretendesse l'attivazione immediata di misure di efficientamento. Si è solo tappato un buco di bilancio nella maniera più comoda per amministratori consenzienti e più costosa

per i baresi.

Si è discusso per ore sui criteri di nomina per le aziende partecipate, ma nessun cenno concreto è stato fatto non solo alla qualità dei servizi da rendere ma soprattutto agli obiettivi aziendali.

Per l'Amtab il criterio fondamentale nella scelta del management deve essere quello del raggiungimento di soddisfacenti valori di produttività. Solo così si potranno giustificare i contributi e, nello stesso tempo, produrre il valore necessario a rendere veramente solida ed autonoma l'azienda.

Si può facilmente prevedere che gli interventi richiesti dal piano di rilancio, così come presentatoci, che deprime in modo inaccettabile l'indicatore

fondamentale dell'utilità sociale e della sostenibilità aziendale (I2), costringerà nei prossimi anni il Comune di Bari a nuovi, pesanti interventi come quelli oggi richiesti.

Questo perché il coefficiente I2 è anche l'indice della produttività dell'azienda, ed è sul suo effettivo e sostanziale miglioramento che un piano di rilancio deve puntare. Questo piano non lo fa, è un piano fallimentare e assistenziale e non di rilancio.

Voglio illustrare che cosa significherebbe porsi questo obiettivo facendo vedere le conseguenze sul piano della produzione del valore e del numero di passeggeri, di due ipotesi di diverso livello.

Porre l'obiettivo di raggiungere nel 2015 il 15%, nel 2016 il 22% e nel 2017 il 30%, percentuali come si vede al di sotto di quelle previste dalla norma (35%) significherebbe trasportare nei tre anni 38 milioni di passeggeri in luogo dei 22 milioni previsti dal piano; ma soprattutto significherebbe fatturare nei tre anni circa 10 milioni di euro in più rispetto a quelli previsti dal piano, e cioè esattamente ciò che oggi viene richiesto ai cittadini della nostra

città.

Porre poi l'obiettivo di raggiungere nel 2015 il 20%, nel 2016 il 27% e nel 2017 il 35% significherebbe trasportare nei tre anni 48 milioni di passeggeri in luogo dei 22 milioni previsti dal piano; ma soprattutto significherebbe fatturare nei tre anni ben 16 milioni di euro in più rispetto a quelli previsti dal piano.

Se infine, per semplificare, il piano si ponesse anche solo l'obiettivo di raggiungere la percentuale del 25% (Taranto) nel triennio 2015-2017, avremmo 12 milioni di euro in più di ricavi da traffico rispetto a quelli previsti dal piano stesso.

Questo sì è un piano di rilancio. Scegliendo senza indugio un management capace e ponendo e negoziando non, come fa il Piano presentatoci, piccoli tagli o modesti incrementi di fatturato, molti dei quali derivanti da attività

accessorie, ma questi veri obiettivi di raggiungimento di adeguati risultati della produttività aziendale, si potrebbero destinare questi 10 milioni di euro che oggi vengono richiesti o al sociale ed alle sue emergenze o alla realizzazione di una grande opera destinata all'attrazione di visitatori nella nostra città.

Non destineremo il sistematico salasso delle tasse a tappare buchi di inefficienza ma a realizzare opere di progresso sociale ed economico.

Si smetterebbe, per una volta tanto, di vantare bilanci virtuosi, o, come dite, «inutile», per l'Amtab, l'Amiu, che sono tali perché i cittadini pagano a piè di lista tutti i costi, con le loro tasse, ricevendo servizi pessimi e finalmente ci si concentrerebbe sulle prestazioni da migliorare e non sui cittadini da pelare. Dopo tutto ciò che ho qui esposto, per ultimo pongo una domanda: «Se i soldi fossero i vostri, voi la fareste questa operazione?»



“PRODUTTIVITÀ”

«Occorre puntare a trasportare più passeggeri paganti»

“QUALITÀ”

«È trascurata: si è invece discusso per ore e ore sui criteri delle nomine»

