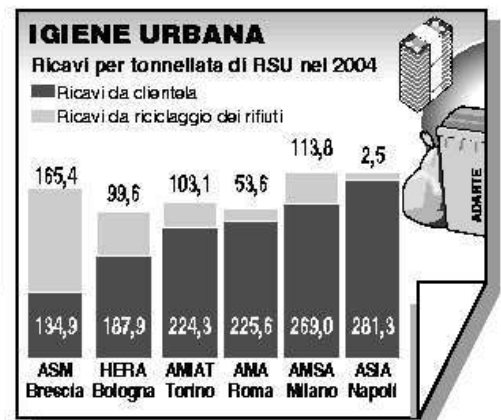
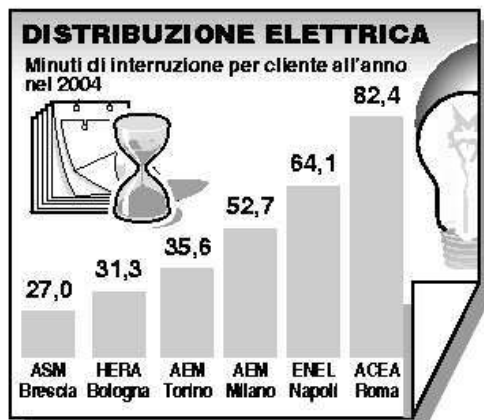


CLIENTE	CIVICUM	TESTATA	Il Mattino	DATA	20_gennaio_2006
---------	---------	---------	------------	------	-----------------

IL MATTINO Online



Bravi negli aeroporti, bravini con l'acqua, non classificati per la luce, scarsissimi per i trasporti locali e per la raccolta dei rifiuti. La pagella delle società municipalizzate napoletane contiene qualche sufficienza ma anche delle sonore bocciature. Che fanno ancor più male per la serietà dell'esaminatore: il Centro studi di Mediobanca, la mitica società milanese che ha la sede in piazzetta Enrico Cuccia. Mediobanca, insieme all'associazione Civicum per uno stato più efficiente, ha acceso un faro sulle società controllate da quattro grandi comuni: Roma, Milano, Napoli e Torino. E le ha messe a confronto con società analoghe che operano in altre parti d'Italia. I servizi esaminati, come si è detto, sono cinque. Ma Napoli non partecipa al confronto sull'elettricità, perché è l'unica grande città italiana a non avere una propria società elettrica, visto che nel 1962 la locale Sme (Società meridionale elettricità) fu assorbita nell'Enel. Su un dato però il confronto è possibile: le interruzione della corrente. E qui gli utenti napoletani devono sopportare 64 minuti di blackout all'anno contro i 53 di Milano, e i 36 scarsi di Torino. Possono consolarsi però con il confronto con Roma, dove l'Acea nel 2004 ha lasciato al buio i capitolini per 82 minuti. Il miglior piazzamento Napoli lo consegue con la Gesac, la società che gestisce Capodichino. Vanta i costi più bassi d'Italia, un livello di ritardi in media e soprattutto un numero di bagagli smarriti inferiore a uno ogni mille passeggeri.

A Linate è 1,9 mentre Malpensa è addirittura scandalosa, con 10,7 bagagli smarriti ogni mille passeggeri. Al punto che la Sea ha contestato ieri lo studio di Mediobanca. Va benino invece l'Arin. Il costo aziendale è nella media in rapporto ai metri cubi di acqua fatturata, con 62 centesimi di euro. Segno che l'azienda che cura il servizio idrico non è inefficiente come l'Acquedotto pugliese o la Hera di Bologna, che hanno costi doppi. Anche le perdite di acqua sono sensibili (23,3%) ma non pessime se confrontate con il 34,7% della romana Acea o il clamoroso 55% dell'Acquedotto pugliese. Tuttavia per l'Arin i costi sono esattamente uguali ai ricavi, per cui l'azienda non è in grado di generare utili o riserve per investimenti. Solo l'Acquedotto pugliese è in condizioni peggiori. E veniamo alle note dolenti: trasporto locale e raccolta rifiuti. Il sistema partenopeo di trasporto locale vanta numerosi primati negativi: la produttività, misurata in posti e chilometri percorsi per dipendente, è la più bassa d'Italia; i costi del servizio sono invece i più elevati a "pari demerito" con Bologna; a complicare le cose l'evasione tariffaria stimata, che non è neppure paragonabile con quella di altre città: il 21% dei passeggeri napoletani non paga il biglietto, contro il 6% di Firenze e Bologna o il 5% di Genova e Torino. Va rilevato però che a tale domanda l'Atm milanese e le società romane non hanno fornito alcuna risposta. Il disastro delle società partenopee di trasporto è riassunto dal grafico che evidenzia la copertura dei costi: in minima parte entrate dovute alla vendita di biglietti e abbonamenti e in massima parte trasferimenti delle amministrazioni pubbliche, ovvero tasse a carico di tutti. Sui rifiuti, ma questa non è una sorpresa, la bocciatura è su tutta la linea. La raccolta differenziata è all'8% contro il 40% di Brescia e il 32% di Milano. Per il cittadino, il servizio è il più caro d'Italia, con 281,3 euro per tonnellata raccolta. E ciò è dovuto non tanto ai costi dell'Asia (che invece è in media) ma al fatto che l'azienda non riesce a far fruttare la ricchezza rifiuti, la cui valorizzazione a Brescia permette ai cittadini di pagare un terzo rispetto alle tariffe di Napoli.