

le **i**nchieste del Mattino

# Eav al collasso tra sprechi e carriere d'oro

La situazione può esplodere a fine anno. Quando scadrà la moratoria concessa all'Eav per pagare i debiti ai fornitori (210 milioni di euro) e si scateneranno le azioni esecutive, con relativi pignoramenti, da parte dei creditori. A quel punto la più importante società per il trasporto su ferro e su gomma della Campania non avrà più i soldi per pagare gli stipendi (già oggi si stanno cercando i fondi per le tredicesime) e per fare circolare treni e autobus. Sarà la paralisi dell'intera rete. «Abbiamo già chiesto al Ministero dell'Economia e alla Ragioneria dello Stato un decreto per prorogare la

moratoria sui debiti fino al 31 dicembre 2017, quando sarà completato il piano di risanamento. Il governo è consapevole del fatto che senza questo provvedimento si rischia il blocco del sistema dei trasporti in Campania...» avverte Umberto De Gregorio, presidente di Eav. E non si tratta dell'unica richiesta nelle mani di Matteo Renzi. Il debito complessivo della società, che nel 2012 superava i 900 milioni di euro, oggi è attorno ai 560 milioni, dei quali 100 dovrebbero arrivare dalle casse della Regione e 460 milioni da un prestito del Tesoro.

> Galdo a pag. 30

## Trasporti

# Eav strozzata dai debiti allarme stipendi e paralisi

## Servono 210 milioni subito: chiesta al governo la proroga

**Antonio Galdo**

La situazione può esplodere a fine anno. Quando scadrà la moratoria concessa all'Eav per pagare i debiti ai fornitori (210 milioni di euro) e si scateneranno le azioni esecutive, con relativi pignoramenti, da parte dei creditori. A quel punto la più importante società per il trasporto su ferro e su gomma della Campania non avrà più i soldi per pagare gli stipendi (già oggi si stanno cercando i fondi per le tredicesime) e per fare circolare treni e autobus. Sarà la paralisi dell'intera rete. «Abbiamo già chiesto al Ministero dell'Economia e alla Ragioneria dello Stato un decreto per prorogare la moratoria sui debiti fino al 31 dicembre 2017, quando sarà completato il piano di risanamento. Il governo è consapevole del fatto che senza questo provvedimento si rischia il blocco del sistema dei

trasporti in Campania...» avverte Umberto De Gregorio, presidente di Eav. E non si tratta dell'unica richiesta nelle mani di Matteo Renzi. Il debito complessivo della società, che nel 2012 superava i 900 milioni di euro, oggi è attorno ai 560 milioni, dei quali 100 dovrebbero arrivare dalle casse della Regione e 460 milioni da un prestito del Tesoro. La pratica è in fase di istruttoria e il commissario ad acta per il piano risanamento, Pietro Voci, dirigente della Ragioneria, ha già scritto al capo del governo e al ministro Carlo Padoan, per segnalare l'alternativa: o arrivano i soldi con la legge di stabilità o si chiude bottega e si portano i libri in tribunale. Il punto delicato è che i 460 milioni di prestito, dovendo passare per l'amministrazione regionale avrebbero bisogno, per rispettare il patto di stabilità, di un equivalente taglio delle spese nel bilancio di Santa Lucia, oggi

improponibile. Da qui l'idea di fare transitare i soldi, da restituire in 30 anni, in una contabilità speciale, una gestione finanziaria separata, che non incida sul patto di stabilità. Il governatore Vincenzo De Luca ne ha parlato con palazzo Chigi e ha chiesto, nel corso di una riunione con i parlamentari campani del Pd, una sponda politica in Parlamento. «Non sarebbe una forzatura né un precedente che poi aprirebbe un varco per altre aziende di altre regioni. In realtà abbiamo scoperto che questo meccanismo è già stato applicato per il Piemonte, e dunque ci aspettiamo che sia praticabile anche per la Campania» spiega De Gregorio.

Ma come si è arrivati a questo ennesimo punto critico? In realtà l'Eav continua a pagare decenni di cattiva amministrazione, con una sorta di comitato-ombra, formato da politici,

sindacalisti e rappresentanti delle grandi aziende appaltatrici, che ha governato, di fatto, l'azienda. Così i soli costi per gli stipendi del personale, 115 milioni di euro l'anno, assorbono gran parte dei 150 milioni di euro concessi dal-

la regione per il contratto di servizio. Attualmente nell'organico dell'Eav compaiono 3.400 dipendenti (2.300 nel settore del trasporto su ferro e 1.200 in quello su gomma), con assunzioni, bloccate solo alla fine del 2010, avvenute puntualmente senza lo straccio di un concorso o di una selezione e senza alcun riferimento ai veri bisogni della pianta organica. Solo per assecondare pressioni clientelari. Invece di ingegneri specializzati nel settore dei trasporti, nella holding campana sono stati assunti, a pioggia, laureati in Sociologia, Lettere e Filosofia, Scienza delle Comunicazioni. Lavoratori che oggi nessuno è in grado di occupare in modo utile per la società.

L'altra anomalia, nell'organizzazione interna, è quella dei livelli di inquadramento, in gran parte altissimi, e di continue indennità concesse

sotto la minaccia di scioperi. Il risultato è che in Eav ci sono segretarie di ex amministratori che hanno raggiunto il ruolo di vice dirigente, con uno stipendio attorno ai 90mila euro

lordi, e macchinisti, che lavorano dietro le scrivanie per oltre 3mila euro netti al mese. Nel frattempo mancano i controllori, con un tasso di evasione altissimo e con i sindacati che hanno alzato un muro contro la possibilità di spostare persone su questo versante: per i controllori vogliono la qualifica di capotreno. Con aumenti di stipendio che diventerebbero insostenibili per la società.

In questo clima De Gregorio si accinge a fare una mossa che potrebbe sbloccare la situazione del personale, considerando che con pre-pensionamenti e incentivi sono già uscite dal perimetro dell'Eav quasi 600 persone in cinque anni, mentre le nuove assunzioni (servirebbero giovani tecnici qualificati) sono bloccate. L'idea è di scorporare dall'Eav l'intero settore del trasporto su gomma, con il relativo trasferimento dei 1.200 dipendenti all'Air, una società regionale che gestisce gli autobus nelle province di Avellino e Benevento, e a Ctp, la compagnia dei trasporti pubblici dell'area metropolitana di Napoli, dove operano ben tre società pubbliche. Bisognerà vedere se il sindaco Luigi De Magistris accetterà la proposta di farsi carico dei nuovi dipendenti e se i sindacati daranno il via libera al piano De Gregorio, condiviso con

il governatore De Luca.

Tornando all'enorme debito, oltre alle spese per il personale, pesano appalti

per forniture di beni e servizi (zero gare, e solo affidamenti a trattativa privata), con costosi contratti continuamente prorogati, e incredibili consulenze. Due esempi per tutti. Il contratto di pulizia per l'intera rete è affidato da una decina di anni alla società Florida Duemila, con un costo di 11 milioni di euro l'anno. Attualmente la gestione è in proroga e appena si è paventata la possibilità di una gara, la società ha minacciato un ricorso al Tar che avrebbe bloccato il servizio. L'ex amministratore della holding, Alessandro Rizzardi, tra il 2003 e il 2010, pur essendo il numero uno della società, ha assegnato a se stesso una super contratto di consulente da 217mila euro l'anno,

oggi al centro di un'indagine della Corte dei Conti. E infine sull'indebitamento dell'Eav pesa come un macigno lo spettro di 2.700 contenziosi da parte di dipendenti per il riconoscimento di qualifiche più alte, imprese appaltatrici e fornitori. Valgono nell'ordine 6, 300 e 200 milioni di euro. Per un totale di 506 milioni di euro, tutti da trovare.

(1. continua)

## L'inchiesta Piano di risanamento in alto mare Per liquidare tutti i creditori manca mezzo miliardo

460 milioni dal Tesoro, altri 100 dalla Regione  
ma è necessaria una gestione finanziaria separata

### Il commissario

Voci: o arrivano i soldi con la legge di Stabilità oppure si dovranno portare i libri in tribunale

**La crisi**  
Holding all'impasse dopo decenni di cattiva gestione e clientele

**I nodi**  
Non solo personale: pesano sui bilanci e maxi spese per appalti e forniture

**Il presidente**  
De Gregorio: al ministero dell'Economia lo sanno, senza la moratoria sarà il blocco dell'intero sistema



**I collegamenti** Sopra un bus in alto una stazione della Sepsa

