

De Gregorio: «Ora dobbiamo salvare Eav dal fallimento»

di **Simona Brandolini**

NAPOLI L'Eav è sotto tiro. Ieri abbiamo raccontato dei 120 milioni di euro bloccati dalla Regione Campania per la tratta Nola-Baiano.

Presidente De Gregorio, partendo dal caso dei 120 milioni, emerge un dato inoppugnabile: l'Eav è in difficoltà per i contenziosi. Quanti ne sono?

«Eav è solo il soggetto attuatore. La decisione in merito spetta solo alla Regione. Ma al momento non esiste un contenzioso legale per la Nola-Baiano. Non vi è dubbio invece che Eav è sommersa da contenziosi. Gestiamo oltre 2700 giudizi in tribunale, moltissimi dei quali di piccolo importo in materia di lavoro. Esistono poi una serie di contenziosi importanti legati agli investimenti. Eav oltre a gestire il servizio di trasporto su ferro e su gomma è il soggetto attuatore per gli investimenti nel settore trasporti della Regione Campania».

Lei sta dicendo da qualche tempo che serve un piano di salvataggio da 500 milioni, ci riuscirete?

«Non lo dico io, risulta agli atti da anni. Il debito al 31.12.2012 individuato dal Piano Voci ammontava a circa 750 milioni di euro. Sono stati spesi 310 milioni. Il debito tuttavia resta superiore a 700 milioni perché negli anni dal 2013 ad oggi sono emersi una serie di nuovi debiti e contenziosi verso le imprese per i cantieri chiusi da Caldoro e Vetrella al momento del loro insediamento e mai più riaperti. Il piano di salvataggio è stato deciso da una legge nazionale del 2013 che programava, tra l'altro, un prestito tra il Ministero dell'Economia e la Regione di circa 430 milioni di euro mai perfezionato, che contiamo di definire nel 2016».

Ma come farete a salvare l'Eav? Aprendo al mercato?

«Innanzitutto occorre salvare l'Eav dal fallimento. La fusione tra Circum, Sepsa e Metrocampania ha dato origine ad una società nata finanziariamente fallita, che sopravvive solo per effetto di una legge

nazionale del 2013 che impedisce ai creditori di agire sul patrimonio di EAV sino alla fine del 2016. Nel 2016 insomma dovremo individuare una strada. Il primo passo è stipulare il prestito con il ministero di 430 milioni. Per rilanciare il servizio e fare investimenti i fondi europei sono indispensabili.

La liberalizzazione è una prospettiva che, al momento, ci impone l'Europa, ma questa è una scelta politica che non compete a me. Oggi serve grande responsabilità ed impegno da parte di tutti, politici, manager, lavoratori, sindacati».

Per la sanità si va verso la normalità, per i trasporti invece no. Perché? Quanto hanno pesato sulle casse le scelte passate?

«La sanità ha avuto un'attenzione da parte di Caldoro che certamente non ha avuto il settore dei trasporti, completamente abbandonato. Il debito esistente in parte è da-

tato ante Caldoro, in parte invece è frutto di Caldoro. Polese è una persona perbene, ha fatto il suo lavoro nei limiti in cui poteva. Certamente negli anni Bassolino-Cascetta si è data priorità alla Metro di Napoli e si è invece trascurata (per non dire abbandonata) la Circum e la Cumana».

Treni che non passano, treni che deragliano, prigionieri delle stazioni. Avete già individuato le responsabilità?

«Le responsabilità sono innanzitutto politiche. Sono venti anni che non si programmano investimenti. L'età media dei convogli è di oltre 30 anni. In Cumana sono oltre 20 anni che non arriva un nuovo treno. In Circum sono arrivati 26 nuovi treni nel 2012-14 ma in gran parte non funzionano o funzionano male: anche qui abbiamo un contenzioso che stiamo cercando di chiudere per rimettere i treni sui binari. Oltre a ripianare il debito pregresso stiamo studiando un piano settennale di manutenzione straordinaria della intera rete infrastrutturale».