

## L'INTERVENTO

## Eav, mettiamo tutte le carte in tavola

UMBERTO DE GREGORIO

**A** SEI mesi dal mio insediamento come amministratore mi sento di dire: «Eav, il re è nudo». Intendo dire che abbiamo fatto una operazione di conoscenza e verità non solo all'interno degli uffici dell'azienda e della regione, ma anche mediatica con i cittadini, che sono poi i veri azionisti

della società. Abbiamo aperto una pagina facebook di confronto, ascoltato, studiato, riportato notizie in tempo reale sulla stampa. Ci siamo esposti, non ci siamo nascosti. La situazione di "disastro" che raccontiamo insieme ai media è reale e nasconderla non avrebbe senso. Gli incidenti avvengono da anni,

come soppressioni delle corse e ritardi. Più passa il tempo e più la situazione peggiora.

A PAGINA XIV

## EAV, METTIAMO TUTTE LE CARTE IN TAVOLA

UMBERTO DE GREGORIO

**A** SEI mesi dal mio insediamento come amministratore mi sento di dire: «Eav, il re è nudo». Intendo dire che abbiamo fatto una operazione di conoscenza e verità non solo all'interno degli uffici dell'azienda e della regione, ma anche mediatica con i cittadini, che sono poi i veri azionisti della società.

Abbiamo aperto una pagina facebook di confronto, ascoltato, studiato, riportato notizie in tempo reale sulla stampa. Ci siamo esposti, non ci siamo nascosti. La situazione di "disastro" che raccontiamo insieme ai media è reale e nasconderla non avrebbe senso.

Gli incidenti avvengono da anni, come le soppressioni delle corse ed i ritardi. Ovviamente più passa il tempo senza interventi strutturali e più la situazione peggiora.

Il disastro Eav è un disastro prima finanziario e poi del servizio. Il debito al 31 dicembre del 2012 individuato dal Piano Voci ammontava a circa 750 milioni di euro. Sono stati spesi 310 milioni nel periodo 2013-2015 e tuttavia il debito ad oggi resta superiore a 700 milioni di euro.

Negli anni dal 2012 ad oggi sono emersi una serie di nuovi debiti e contenziosi verso le imprese per i cantieri chiusi da Caldoro nel 2011 e mai più riaperti. La storia dei "conti in ordine" si è palesata per quella che era: una bella favola.

Ma il problema non è soltanto il debito pregresso.

Il tema è anche che negli ultimi 20 anni la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura è stata completamente abbandonata ed anche la manutenzione ordinaria è risultata insoddisfacente a causa della cronica carenza di risorse finanziarie.

Per non parlare del materiale rotabile, che presenta un'età media di oltre 30 anni: in Cumana sono oltre 20 anni che non arriva un nuovo treno, in Circumvesuviana sono arrivati 26 nuovi treni nel 2012-14 ma in gran parte non funzionano o funzionano male.

Questo è il quadro nel quale ci muoviamo.

Evidente che in tale contesto occorre un grande senso di responsabilità da parte di tutti.

In sei mesi abbiamo avviato una serie di attività. Dalla fusione della incorporata "Metrocampania parcheggi srl" (la prima fusione dell'era De Luca), ai nuovi pullman consegnati in costiera e sulle linee flegree, alla messa a frutto del patrimonio immobiliare (finalmente locata dopo tre anni di abbandono la sede storica di Cisterna dell'o-

lio), alla riorganizzazione interna, al rilancio della lotta all'evasione, alle iniziative che vogliono coniugare "cultura e turismo", a rimettere in piedi le commesse che prevedono il revamping di treni e quelle che prevedono acquisti di nuovi treni.

Ma i treni non sono auto che si comprano dal concessionario.

Nel 2016 arriveranno finalmente sulla linea Napoli - Benevento 9 treni di nuova generazione, il cui ordine risale a 14 anni fa.

I tempi per avere un servizio migliore? Non dobbiamo e non possiamo raccontare frottole.

La chiusura delle commesse che porteranno treni nuovi e revampizzati sulle nostre ferrovie non saranno brevissimi (36 mesi).

Nelle more occorre fare ogni sforzo per migliorare la qualità del servizio, attraverso soprattutto una incisiva azione di manutenzione ordinaria: per fare la quale occorrono risorse finanziarie e su questo il confronto con la Regione, grazie al contributo del presidente della commissione Trasporti Luca Cascone, sta iniziando a dare i suoi frutti.

Le linee strategiche lungo le quali intendiamo muoverci sono tre.

La prima è una stretta collaborazione con la Regione Campania.

Il presidente De Luca ha fatto del tema trasporti un cavallo di battaglia nella campagna elettorale e farà dello stesso tema un cavallo di battaglia della sua azione di governo.

La seconda è il rapporto con il governo nazionale. Una legge nazionale del 2013 programmava, tra l'altro, un prestito tra il ministero e la Regione di circa 430 milioni di euro, prestito che va assolutamente perfezionato nel corso del 2016.

Oggi l'obiettivo del 2016 è innanzitutto salvare Eav dal fallimento. La fusione tra Circum, Sepsa e Metrocampania ha dato origine ad una società che sopravvive solo per effetto di una norma che impedisce ai creditori di agire sul patrimonio di Eav sino al 31 dicembre del 2016. La terza linea d'azione è un grande lavoro di squadra all'interno dell'azienda e con i sindacati, con i quali il confronto in questi mesi talvolta è stato complesso, ma sono certo che l'obiettivo di salvare l'azienda ed i livelli occupazionali è un obiettivo condiviso e porterà risultati positivi.

In conclusione dobbiamo recuperare 20 anni di ritardi nei prossimi cinque. Ripianare il debito enorme del passato e fare investimenti ineludibili per rendere la linea effi-

ciente e sicura. Una operazione per qualcuno impossibile. Certamente assai complessa, che può riuscire soltanto ad una condizione: che le carte siano tutte sul tavolo, a partire dalle risorse finanziarie disponibili. Quando le carte saranno a terra, capiremo se qualcuno bluffa o se è possibile vincere. Da parte mia, l'impegno è totale. Ma nel momento stesso in cui dovessi rendermi conto che il gioco è a perdere non esiterei un attimo a dichiararlo pubblicamente. Senza nascondermi, come ho fatto sino ad oggi.

*L'autore è presidente  
del consiglio di amministrazione  
dell'azienda del trasporto pubblico Eav*