

## I trasporti, il caso

# Eav, scatta il piano anti-default via alle trattative con i creditori

### Sbloccati 600 milioni: servono a coprire 700 milioni di vecchi debiti

**Gerardo Ausiello**

Nell'officina di Quarto che effettua la manutenzione dei treni di cumana e circumflegrea negli anni Ottanta lavoravano 100 operai, quasi tutti 30enni; oggi nella stessa officina sono impiegati appena 30 dipendenti, tutti 60enni. Bastano questi numeri per descrivere la parabola discendente dell'Eav, azienda di proprietà della Regione da troppo tempo sull'orlo del baratro.

Ne è consapevole l'amministratore unico, Umberto De Gregorio, che di recente ha ammesso: «Senza una svolta a gennaio saremo costretti a portare i libri in Tribunale». Ebbene quella svolta sta per arrivare. Nelle prossime ore entrerà infatti in vigore un decreto legge con cui vengono sbloccati 600 milioni, che finiranno tutti nelle casse dell'Eav. Ossigeno puro per una società che ha chiuso l'ultimo bilancio con un passivo di 700 milioni, a fronte di crediti per 550 milioni dovuti dalla Regione ma che non verranno quasi certamente mai incassati (nel bilancio di Palazzo Santa Lucia non c'è traccia di questa voce). Si tratta di un tesoretto che il governo aveva messo in conto di dover stanziare già nel 2013 ma ciò non è mai avvenuto a causa di un problema apparso insormontabile: queste risorse avrebbero impattato sul patto di stabilità dell'ente, che sarebbe stato costretto a risparmiare la stessa cifra su altri capitoli di spesa. Era un'operazione difficile da sostenere: sarà per questo che è rimasta a lungo nel cassetto.

Ora, finalmente, la svolta (frutto di «un lavoro congiunto - ha scritto De Gregorio su Facebook - del governo Renzi e del presidente De Luca, che sembra riuscito in una operazione importantissima e di grande impatto sociale, economico e politico per tutto il territorio della Campania. Personalmente ho accettato questo incarico "disperato" proprio perché avevo fiducia nella tenacia e determinazione di De Luca. Un grazie anche alla struttura della Regione, al capo di gabinetto Sergio De Felice ed al presidente della commissione Trasporti del Consiglio regionale Luca Cascone per l'impegno profuso»): la norma che sblocca le risorse, inserita nel decreto fiscale collegato alla Finanziaria, prevede che questi fondi non incidano sul patto di stabilità. Niente paletti, dunque, a parte uno: i 600 milioni potranno essere utilizzati esclusivamente per azzerare i debiti pregressi, tant'è che potrebbero confluire in un conto corrente vincolato. De Gregorio, che ha raccolto il testimone dall'ex presidente Nello Polese e dal commissario ad acta Pietro Voci (a luglio la Regione, con una delibera ad hoc, ha messo fine al commissariamento ma, poiché i poteri straordinari erano stati decisi per legge, un tavolo tecnico romano sta tentando di trovare una soluzione che risolva il conflitto normativo), non potrà quindi investirli in nuovi mezzi o in interventi infrastrutturali. Dovrà invece avviare un confronto con i creditori per siglare concordati triennali: l'Eav chiederà ai fornitori di rinunciare agli interessi e a parte delle som-

me loro spettanti in cambio del pagamento immediato. Naturalmente durante la delicata fase delle trattative resterà in vigore la norma che impedisce il pignoramento dei beni della Holding. Un sistema adottato anche nell'ambito del piano di rientro dal deficit della sanità.

Eppure questa procedura avrebbe dovuto essere avviata e conclusa già da un pezzo nel corso della legislatura Caldoro, con i poteri straordinari affidati al commissario ad acta Voci. Ciò, tuttavia, non è avvenuto. Perché? In questi anni all'Eav sono arrivati circa 300 milioni, che avrebbero dovuto alleggerire il peso dei vecchi debiti ma così non è stato perché, hanno più volte spiegato i vertici dell'azienda, il blocco dei cantieri (voluti dall'ex assessore regionale ai Trasporti Sergio Vetrella) ha prodotto contenziosi per 200 milioni, oltre a 100 milioni di nuovi debiti. Risultato: occorre ricominciare praticamente daccapo. Ma se sui debiti si registra finalmente uno spiraglio, sui servizi la strada resta in salita. Serviranno allora altre risorse della Regione per ridare linfa vitale ad un parco mezzi insufficiente ed obsoleto. E poi resta il nodo del personale, che assorbe ancora la maggior parte del bilancio (180 milioni su 250), nonostante le uscite degli ultimi anni (i dirigenti sono scesi da 20 a 15 e i dipendenti da 3400 a 3100), e ha un'età media elevata: ma per introdurre forze fresche nell'azienda bisognerà attendere lo sblocco del turn over.

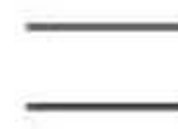


**Sos servizi** In alto due immagini d'archivio della cumana e della circumvesuviana: occorrono nuovi investimenti



**La road map**

Al massimo in 3 anni la holding regionale dovrà stipulare appositi concordati



**Le criticità**

Servono altre risorse per opere e mezzi. Personale, costi record ed età media elevata

**A Quarto**

L'officina degli operai «anziani»

Nell'officina di Quarto che effettua la manutenzione dei treni di cumana e circumflegrea negli anni Ottanta lavoravano 100 operai, quasi tutti 30enni; oggi nella stessa officina sono impiegati appena 30 dipendenti, tutti 60enni. Bastano questi numeri per descrivere la parabola discendente dell'Eav, azienda di proprietà della Regione ormai da troppo tempo sull'orlo del baratro. L'ultimo bilancio mostra una situazione finanziaria drammatica: 700 milioni di vecchi debiti a fronte di 550 milioni di crediti dalla Regione, quasi certamente inesigibili.



**Operazione anti-crac** In alto il governatore De Luca con il consigliere Cascone. In basso l'amministratore De Gregorio