

«Rinascita dell'Eav, ognuno faccia la sua parte»

Umberto De Gregorio *

Gentile Direttore, ho letto con interesse misto a stupore l'inchiesta di Antonio Galdo su Eav. L'interesse deriva dalla rappresentazione di un'azienda che eredita un passato pesante e fallimentare dal punto di vista finanziario e del servizio, ed è un bene che l'opinione pubblica venga informata. Lo stupore deriva da una rappresentazione a tratti romanzata, dove alcune informazioni imprecise collezionate come un puzzle insidioso, rischiano di mettere sotto accusa un intero mondo, che invece è fatto, in gran parte, di professionisti e lavoratori seri.

Partiamo da un numero: i viaggiatori della Circumvesuviana sono passati da 40 milioni annui del 2010 (e non come scritto da Galdo da 65) a 21 del 2014. Lo stesso trend negativo si è registrato sulle altre linee. In cinque anni è stato distrutto un patrimonio. Occorreranno altri cinque anni per recuperare e serve fiducia, buona volontà, competenze, risorse e nuova organizzazione del lavoro.

I progetti per il futuro sono chiari. Occorre preliminarmente una proroga della moratoria delle azioni esecutive sino al 31.12.2017, altrimenti a gennaio il rischio è davvero che si ferma tutto per l'assalto dei creditori (oltre 500 milioni di euro): siamo fiduciosi che il governo Renzi accoglierà questa richiesta. Occorre poi una revisione della norma nazionale del 2013 - che assicurava all'Eav le risorse per pagare i debiti pregressi dell'azienda al 31.12.2012 - norma che deve essere resa compatibile con il patto di stabilità. Occorre introdurre una nuova organizzazione del lavoro in Eav, dove i concetti di «flessibilità» e «produttività» vengano posti al servizio di un obiettivo chiaro: aumentare i ricavi da bigliettazione e migliorare il servizio, senza per questo che i lavoratori debbano temere nulla (e la maggioranza dei dipendenti Eav è fatta da persone serie con un forte senso di appartenenza all'azienda). Servono nuovi treni e su questo abbiamo importanti commesse in essere da monitorare con grande attenzione: entro 36 mesi avremo un parco treni sostanzialmente nuovo e quindi un servizio migliore.

Serve un rapporto di leale collaborazione con le imprese con le quali sono nati negli ultimi anni notevoli contenziosi: ognuno faccia la sua parte con senso di responsabilità per riaprire i cantieri fermi da troppo tempo, alle imprese deve essere concesso un equo compenso per i danni subiti per effetto della scellerata scelta operata nel 2012 di bloccare tutto (in attesa non si è mai capito bene di cosa).

La sfida in Eav è da far tremare i polsi. Ognuno deve fare la sua parte. I lavoratori, i sindacati, la direzione aziendale, il governo regionale e quello nazionale, le imprese ed i fornitori. L'obiettivo comune è chiaro: un servizio migliore, preservare i livelli occupazionali, evitare il fallimento dell'intero sistema per ripartire a regime con gare di standard europeo. Chiediamo anche all'informazione di fare la sua parte: un'informazione completa e senza sconti, ma allo stesso tempo chiara e non giustizialista, e che racconti, oltre agli errori del passato, dei progetti e degli sforzi in campo per un futuro diverso, che induca alla speranza e non solo alla rabbia ed alla rassegnazione.

** Presidente del Cda di Eav srl*

Risponde Antonio Galdo

Di questa lettera del presidente di Eav non si capisce solo una cosa: dove sono le obiezioni alla nostra inchiesta. Dove abbiamo raccontato «una realtà romanzata» e fatto «un puzzle insidioso». È lo stesso De Gregorio a parlare di «un patrimonio distrutto in appena cinque anni», sebbene lui non dica di chi sarebbero le responsabilità del disastro. Pagina chiusa? Vedremo. Ci auguriamo che il futuro dell'Eav sia diverso dal suo recente passato e abbiamo dato ampio spazio alle promesse di De Gregorio. Il presidente di Eav può stare tranquillo e sereno: questo giornale continuerà a seguire le vicende del trasporto pubblico in Campania con chiarezza e completezza. Faremo la nostra parte, per esempio, informando i lettori del fatto se gli impegni presi dal presidente, da un nuovo parco di treni in 36 mesi ad appalti trasparenti nell'affidamento di lavori, servizi e forniture, saranno mantenuti.