



da **Brevi ferroviarie** del 05 luglio 2022

## **EAV, De Gregorio risponde alle polemiche del consigliere regionale Nappi**

### **Comunicato stampa Umberto De Gregorio, Presidente EAV**

Leggo tantissime notizie sulla stampa in merito ad EAV e mi sembra doveroso e corretto riepilogare alcuni concetti per amore della verità.

Il consigliere Severino Nappi si chiede (ne "Il Mattino" di oggi 5 luglio) che fine hanno fatto i 591 milioni di euro dati ad EAV nel 2017! Davvero strano, perché nessuno più di lui dovrebbe saperlo.

688mila euro di quei 591 milioni sono stati versati proprio a lui (vedi transazione del 14.11.2018) per pagare le consulenze da avvocato (anche mentre era assessore) fatte da lui ad EAV.

Tutti i 591 milioni sono stati utilizzati - come da norma - esclusivamente per pagare i 750 milioni di debiti lasciati ad EAV al 31.12.2015 dalla Giunta Caldoro, di cui Nappi era assessore.

Non abbiamo nessun fiume di denaro sulla gestione, dove anzi prendiamo gli stessi soldi di dieci anni fa. Abbiamo invece importanti risorse per gli investimenti, che sono un capitolo di bilancio completamente diverso.

Tutte le critiche sono legittime. Ci mancherebbe. Sono sempre disponibile ad un sereno confronto pubblico con qualunque giornalista o politico o esperto per affrontare in modo serio i problemi di EAV. Che esistono, nessuno li nega. Ma che vanno analizzati storicamente e senza strumentalizzazione.

I lavoratori e i sindacati sono contro di me? Assolutamente no. Forse sono contro di me un centinaio di dipendenti (dati ultimo sciopero) su oltre 3mila e un paio di sindacati su otto. Non di più. Con gli altri c'è collaborazione, stima e rispetto, in una dialettica anche forte e nel rispetto dei ruoli.

Miei dimissioni? Solo in due ipotesi. Se me lo chiede il Presidente della Regione o se lo decido io perché mi stanco o esaurisco o penso possa essere utile per l'azienda.



Cosa ho fatto in questi sette anni?

Ho trovato tre fallimenti in uno: finanziario, tecnologico e organizzativo.

Finanziario. I 750 milioni di debiti sono stati azzerati e il bilancio (sino al Covid) è stato in equilibrio.

Tecnologico. Treni e infrastruttura da rifare ex novo. Abbiamo in corso tutti gli investimenti necessari.

Organizzativo. In nessuna regione d'Italia esiste (come in EAV) una sola entità legale che fa investimenti, ferrovia, metropolitana, gomma, immobiliare. È stato messo tutto insieme creando un mostro: prima della fusione vi erano 5 entità legali con cinque amministratori e 5 direttori generali e 50 dirigenti. Oggi un solo amministratore/direttore (con responsabilità enormi) e 20 dirigenti. Stiamo precedendo ad un riassetto di governance sulla linea del Gruppo FS (e abbiamo assunto il direttore del personale e il direttore dell'esercizio ferroviario proveniente da Trenitalia).

In dettaglio

Gomma. Qui il cambiamento è già avvenuto, perché più semplice rispetto al ferro. Abbiamo ereditato una società fallita, e oggi abbiamo raddoppiato i bus in circolazione (da 100 a 220) e dimezzato l'età media del parco bus.

Treni. Abbiamo treni nuovi sulle Flegree e già ordinati sulla Vesuviana, dove i tempi di consegna di Stadler si sono allungati (in tutto il mondo) per cause esterne ad EAV (contenzioso, Covid, guerra in Ucraina). La verità è che questi treni andavano ordinati 20 anni

fa.

**Cantieri.** Abbiamo aperto 40 cantieri per rinnovamento infrastruttura e nuove linee. Rinnovato molte stazioni. Alcune cantieri si sono già chiusi (stazione di Scampia, officina di Ponticelli).

**Assunzioni.** Unica partecipata in Campania che ha formalizzato negli ultimi 3 anni mille assunzioni. Abbiamo ancora qualche carenza, soprattutto in estate. Ci accingiamo a varare un nuovo piano di mille assunzioni per i prossimi 5 anni.

#### Problema ultimi giorni sulla Vesuviana

Tra Covid, ferie e rifiuto dello straordinario (per protesta da parte dei macchinisti) siamo entrati in sofferenza per la gestione del servizio e siamo stati costretti a ridurre le corse. Ai problemi dei treni e della infrastruttura si sono quindi aggiunti quelli del personale viaggiante e dei ma La carenza di macchinisti sta determinando due terzi delle soppressioni, l'altro terzo è attribuibile al problema dei treni vecchi e della infrastruttura (qui anche la carenza di energia improvvisa da parte dell'Enel e il caldo sta generando seri problemi).

Per la carenza dei macchinisti faremo nuovi concorsi. Tuttavia se aumentassimo i tempi di guida attuali da 3,5 a 4,5 ore giornaliere (avvicinandoci agli standard di Trenitalia) l'attuale pianta organica sarebbe già sufficiente. Su questo apriamo un tavolo con le OO.SS..

**Comunicato stampa Umberto De Gregorio, Presidente EAV - 05 luglio 2022**

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

---

**Ferrovie.it** è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

**(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003**