

**Tremilaseicento ferrovieri senza paga, la holding ringrazia i lumini dei cimiteri**

L'Ente autonomo Volturno fornisce illuminazione «votiva e ambientale». Addetti ai trasporti ancora senza stipendio

NAPOLI - Tra Circumvesuviana, Metrocampania Nordest, Sepsa (che gestisce Cumana e Circumflegrea) e il ramo d'azienda Eavbus i dipendenti, in larga parte ferrovieri, sono circa 3.600. Tutti, attraverso le rispettive società, fanno capo a Eav, la holding dei trasporti della Regione. Ebbene, gli addetti di Circum, Metrocampania e Sepsa non hanno ancora ricevuto lo stipendio di novembre, mentre quelli che lavorano sotto le insegne di Eavbus non vedono un euro da fine settembre. Un vero e proprio dramma per centinaia di famiglie. Tutte quelle che gravitano attorno al sistema dei trasporti regionale. O meglio quasi tutte. Perché i dipendenti — una trentina — di Eav Holding, l'area direzionale della galassia controllata dall'amministrazione di Palazzo Santa Lucia, sono invece in regola con le buste paga. Questo, si ben chiaro, non può e non deve essere ritenuta una colpa. Ci mancherebbe. Chi lavora va pagato sempre e puntualmente. Dall'operaio all'impiegato, al dirigente.

LA SPIEGAZIONE - Fatta questa necessaria premessa, va chiarito come mai è stato possibile pagare i trenta in una situazione tanto complicata. La spiegazione, che arriva direttamente dal quartier generale di via Cisterna dell'Olio, è semplice: grazie agli incassi derivanti dal servizio di illuminazione dei cimiteri. Forse uno dei pochi settori che producono utili in questo momento. L'Eav, infatti, come è spiegato sul portale aziendale, è concessionario del Comune di Napoli per la gestione di tutti i servizi elettrici cimiteriali. «Attraverso il sistema di cabine di trasformazione e le reti in media tensione di sua proprietà, fornisce l'energia per l'illuminazione elettrica votiva e ambientale, per i servizi e gli uffici del Comune, nonché per ogni altra esigenza pubblica e privata all'interno del cimitero di Poggioreale e di quelli circoscrizionali di Barra, Chiaiano, Miano, Pianura, Ponticelli, San Giovanni a Teduccio, Secondigliano e Soccavo». Nell'ambito della gestione di questi servizi, è spiegato ancora, «Eav provvede al continuo ammodernamento, ampliamento e manutenzione degli impianti comunali. Con il Prg dei cimiteri e il Piano attuativo, approvati dall'amministrazione partenopea, è impegnato anche nella realizzazione dei nuovi impianti elettrici delle zone di ampliamento dei cimiteri, soprattutto di quelli circoscrizionali, per i quali è prevista una notevole espansione».

UN PO' DI STORIA - Una bella fortuna, insomma, che l'Eav — oggi guidata Nello Polese — conservi nel suo Dna business diversi da quello dei trasporti. Figli di una storia industriale importante. L'Ente Autonomo Volturno, va ricordato, fu istituito con la legge 8 luglio 1904, recante Provvedimenti per il risorgimento economico della città di Napoli. Si trattava di un prototipo di ente pubblico economico, a metà strada fra un'impresa municipalizzata e un ente governativo periferico, al quale fu affidata la «mission» di trasformare i 16.000 cavalli vapore ricavabili della forza idraulica delle acque delle sorgenti del Volturno in energia elettrica, condurla a Napoli per distribuirla alle industrie che allora si andavano installando a oriente e ad occidente della città. Ciò «si rendeva necessario anche per calmierare i prezzi del mercato elettrico, dominato da un trust di imprese private, e consentire così il decollo industriale della metropoli meridionale, risolvere i gravi problemi di sottosviluppo e d'arretramento economico e sociale che affliggevano la città dall'indomani dell'unità d'Italia, e consentire alla sua popolazione di avviarsi verso un nuovo destino, quello industriale». L'Eav si trovò sin dall'inizio a operare in concorrenza diretta con agguerrite società elettriche private, la Società Generale di Illuminazione (Sgi) e la Società Generale Napoletana per Imprese Elettriche (Snie), già presenti a Napoli. Le stesse «avversarono fortemente la

costituzione dell'Ente Autonomo Volturno destinato ad operare per legge sullo stesso territorio comunale». A quest'«azione di disturbo si aggiunse, successivamente, quella Società Meridionale di Elettricità (Sme) che perseguiva con forza il suo disegno egemonico di monopolizzare l'attività di produzione elettrica nell'intero meridione d'Italia». Dopo il primo decennio di attività elettrica Eav cercò di affermarsi anche nel campo dei trasporti pubblici. «Profuse molte delle sue energie nella gestione dell'azienda autofilotramviaria comunale prima, e nell'acquisto e potenziamento della ferrovia Cumana e costruzione della Circumflegrea, poi. Ciò, se da un lato lo porterà a trascurare l'attività elettrica al punto da trovarsi all'epoca della nazionalizzazione in condizione di non poter ottenere la concessione dall'Enel per continuare ad operare nel settore elettrico, dall'altro gli permise di sopravvivere per un altro terzo di secolo».

