



Federazione Regionale USB Campania

E.A.V. IL DIRITTO E IL DOVERE DI DIRE COME STANNO LE COSE

**IN RISPOSTA ALLE AFFERMAZIONI DI ALCUNI DIRIGENTI EAV APPARSE
NELL'ARTICOLO DE "IL MATTINO" DEL 12 GIUGNO**



Napoli, 17/06/2015

Certo che, nel leggere le dichiarazioni di alcuni dirigenti EAV apparse sul Mattino di Napoli del 12 giugno, viene lo scoramento e si resta davvero allibiti di fronte a tanta approssimazione.

L'ingegnere Arturo Borrelli, il massimo dirigente della Divisione Trasporto Ferroviario dell'EAV, ha affermato che la posizione assunta da USB di "contestare a priori è esageratamente strumentale", mentre poco prima, nello stesso articolo, aveva affermato che "La possibilità di vendita a bordo è un OBBLIGO di legge regionale ed europea". Inoltre afferma che "trattasi di periodo sperimentale di 15 giorni con rinforzi di personale viaggiante".

Mentre l'avvocato Valeria Casizzone, Direttore Generale della holding, minimizza definendo

la vertenza messa in atto da USB come “contrapposizione fisiologica tra le parti.”

Generalmente non diamo risposte alle posizioni espresse sulla stampa in contrapposizione alle nostre, preferiamo che ha parlare siano i lavoratori quando li chiamiamo alla mobilitazione, ma in questo caso, pensiamo sia opportuno rispondere, vista la mole di inesattezze messe sul piatto, andiamo per ordine:

1)Dire che la posizione di USB è strumentale vuol significare smentire le nostre verità portate al tavolo, implicitamente si sta affermando che non sia vero che, sulle linee Flegree in particolare, la circolazione ferroviaria non ha sistemi di protezione della marcia del treno, salvo il controllo UMANO, demandato ai soli MACCHINISTI e CAPITRENO. Vuol dire anche che abbiamo tutti i punti vendita aziendali aperti e che l'EAV non ha alcun problema di esuberi strutturali, in particolare in figure apicali. Sfidiamo chiunque su questo campo discussione.

2)La vendita a bordo non è un OBBLIGO di legge europea e regionale, bensì un OPPORTUNITA' data alle imprese ferroviarie dal Regolamento CE 1371/2007, recepito in Italia per quanto riguarda il regime sanzionatorio, dal Dlgs N°70 del 17 aprile 2014. Le stessi fonti normative appena citate, offrono, tra l'altro, anche un'altra OPPORTUNITA' di cui le imprese possono avvalersi ed è quella di non vendere i titoli a bordo treno, offrendo, tra le motivazioni, proprio quelle legate alla sicurezza, vincolando il tutto ad una corretta e trasparente comunicazione all'utenza. Anche in questo caso, l'approssimazione delle affermazioni apparse sul Mattino di Napoli, ci sembrano macroscopiche e riflettono in pieno l'andamento della holding in tutte le sue sfumature.

3)Che trattasi di periodo sperimentale di 15 giorni, lo abbiamo appreso dallo stesso articolo di giornale, infatti, tale dato, non emerge dai verbali sindacali stilati ed inviati in Prefettura per il tentativo di conciliazione che si terrà allo scopo di evitare un'azione di sciopero e non emerge nemmeno da un'attenta lettura dell'Ordine di Servizio 191/15. Mentre si evita di dichiarare che i rinforzi a bordo sono stati concessi proprio in virtù delle inesistenti condizioni di sicurezza relativamente alla circolazione ferroviaria, le quali non consentono che il capotreno in servizio sul convoglio si dedichi ad altre attività che possano distrarre la sua attenzione. Così come si dimentica di dichiarare che i rinforzi vengono comandati solo su taluni treni e spesso in regime di straordinario, per un'azienda con esuberi è davvero un paradosso!

4)Infine, in risposta alle affermazioni del direttore generale, avvocato Valeria Casizzone, quando parla di “contrapposizioni fisiologica tra le parti”, ci piacerebbe sapere se nella sua “mission” è previsto anche la tutela dei posti di lavoro, essendo essa il direttore generale di TUTTO il gruppo, anche del settore gomma, sul quale pende una procedura di licenziamento collettivo per svariati lavoratori. Sicuramente l'aver ammesso le difficoltà di alcuni rami ferroviari, legate alla sicurezza ferroviaria, l'aver concesso dei “rinforzi” per la vendita dei biglietti a bordo, ci danno lo spunto per una riflessione che interessa da vicino i lavoratori ex EAV Bus; crediamo che una parte di essi, infatti, possa essere impiegata come rinforzo per

l'attività di vendita, così da dare una limatina agli esuberanti nel ramo gomma prima che sia troppo tardi e ci sono anche gli strumenti normativi per effettuare un'operazione del genere. Lanciamo l'idea e ci aspettiamo che venga raccolta da chi deve essere il direttore generale e stabilire le politiche aziendali.

Infine, alla luce delle ultime aggressioni ai lavoratori, avvenute nella serata del 15 giugno u.s. e causate da un ennesimo guasto ad un ETR aziendale revampizzato, sfociate in una vera e propria rissa nella stazione di Montesanto, ci chiediamo e chiediamo ai diretti interessati se non è il caso che, innanzitutto, ci si dedichi un po' di più alla efficienza e sicurezza della circolazione ferroviaria, alla riduzione dei guasti ed alla salvaguardia della incolumità del personale in servizio che, troppo spesso, si discostano in modo profondo dalle dichiarazioni pubbliche del nostro gruppo dirigente, a dimostrazione dell'incapacità di quest'ultimo.

Napoli 16/6/2015

USB Lavoro Privato Campania

