

# Uomo Morto e comportamento antisindacale di Trenitalia

(a cura del RLS Filippo Cufari, di Livorno)

14 settembre 2006

Induce a più d'una riflessione la recente sentenza con la quale il Giudice del Lavoro di Firenze ha condannato la condotta antisindacale di Trenitalia (ex art. 28 dello Statuto dei Lavoratori), consistita nel non aver fin qui dato seguito agli impegni fin qui assunti con i sindacati che prevedevano, fra le altre cose, la disgiunzione del VACMA dal resto delle apparecchiature SCMT.

Infatti, questo risultato rafforza ovviamente la lotta che i macchinisti stanno conducendo da anni per il rifiuto dell'Uomo Morto e dà ulteriori speranze che essa vada a buon fine.

C'è da dire che tutti gli accordi fin qui sottoscritti dalle oo.ss. sono stati ampiamente disattesi da FS/Trenitalia ed in più occasioni mistificati e presentati agli organi di vigilanza sull'applicazione delle norme in materia di sicurezza sul lavoro (ASL) - intervenute a seguito delle denunce dei RLS – sotto una veste tale da indispettire persino il più pacato degli ispettori. Questi accordi, per la verità, si sono dimostrati insufficienti e difficilmente esigibili dal sindacato, per una serie di ragioni che analizzeremo in seguito.

Nella sostanza, le tre intese fin qui sottoscritte (19 aprile e 23 giugno 2005, 25 gennaio 2006, trascurando altri minori precedenti) hanno costituito per l'azienda un espediente per prendere tempo ed installare rapidamente il sistema VACMA nella versione primigenia (ex delibere RFI 36 e 35/2002), anche per rispettare probabili accordi commerciali sottoscritti con aziende specializzate nella installazioni di tali marchingegni.

Della qualità di tali accordi abbiamo già scritto in altre occasioni (i relativi commenti sono reperibili sul sito Internet [www.macchinistisicuri.info](http://www.macchinistisicuri.info), alla voce "Uomo Morto") e non ci ritorneremo. Ci preme invece esaminare gli ultimi sviluppi della vicenda "Uomo Morto" che, a nostro avviso, non faranno che confermare la validità di quei commenti.

Il ricorso alla base della favorevole sentenza menzionata è stato presentato dall'OrSA Provinciale di Firenze. Questo atteggiamento non ha favorito una "reale" presa di coscienza dell'intera organizzazione sindacale nazionale (OrSA Ferrovie) né in periferia l'intraprendenza toscana ha avuto eguali. La stessa OrSA Toscana "Macchinisti Uniti" (MU) è giunta, in più occasioni, ad punto di conflitto aperto con le istanze nazionali alle quali rimproverava una sostanziale acquiescenza alle esigenze datoriale che la firma degli accordi non "saziavano" affatto. Ed per questo che alcuni si sono chiesti "Ma, allora, quegli accordi così contestati non erano poi così male..?". Chi si pone tali retoriche domande non può non considerare che qualunque sindacato (comprese le sue ramificazioni periferiche legittimate a denunciare la presunta condotta antisindacale datoriale), quando firma degli accordi ha, immediatamente dopo, il pieno diritto di richiederne l'esigibilità, pena la perdita di credibilità della stessa o.s. nei confronti dei propri iscritti. Il buon esito di questo ricorso, semmai, ha messo in luce le contraddizioni insite negli accordi i cui firmatari non potranno mascherare per troppo tempo. Il paradosso che ne consegue è che, ora, Trenitalia dovrà rispettare gli accordi che...non potrà rispettare! Ma andiamo per ordine.

Nel caso di quegli accordi riguardanti il VACMA, occorre affermare che in essi figurava – seppur ambiguamente – l'impegno di FS a disgiungere il "pedale" ad Uomo Morto dal resto dell'apparecchiatura SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno) installata sul mezzo di trazione. Purtroppo però tutti gli accordi erano basati su un equivoco di fondo, e cioè che non è con Trenitalia o FS che occorre concordare la disgiunzione del VACMA ma con il soggetto che, in Italia, ha ricevuto il mandato dallo Stato con i DPR 277/98 e 146/99 a "fare" le norme (ed anche qualcos'altro) che ogni impresa di trasporto ferroviario avrebbe dovuto rispettare, pena la revoca della licenza: RFI, Rete Ferroviaria Italiana. Attraverso tali norme, successivamente aggiornate con dlgs 188/2003, si è inteso devolvere a RFI la "gestione della sicurezza della circolazione ferroviaria" (art. 3.2.h dlgs 188/2003) nonché la responsabilità del relativo controllo (art. 11.2 dlgs 183/2003). Qualcuno potrà obiettare e sostenere che RFI è parte integrante del Gruppo FS e, pertanto, un accordo fatto con FS è come se fosse stato fatto con RFI.

Questa interpretazione, se serve ad evidenziare un'anomalia tutta italiana (a conferma di ciò, recentemente il ministro delle Infrastrutture, Antonio Di Pietro ha evidenziato che l'attuale configurazione societaria in FS, sotto una holding, non garantisce una separazione netta tra la gestione delle infrastrutture - affidata a RFI - e quella dei trasporti, affidata a Trenitalia, con un conseguente possibile conflitto tra il ruolo del "controllato" e quello del "controllore". Questa incongruenza, e' stato spiegato, sarebbe stata anche evidenziata in sede comunitaria e dall'Autorità di Vigilanza sui Lavori Pubblici), risulta del tutto priva di significato alla luce degli stessi DPR attraverso i quali si è inteso recepire precise direttive europee, in particolare la ben nota 91/440/CEE (successivamente modificata dalla 2001/12/CE) la quale prescriveva che i compiti di controllo sopra accennati fossero "...svolti da enti o imprese **che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario e che sono indipendenti da enti o imprese che prestano tali servizi...**omissis...Le imprese ferroviarie applicano tali standard e norme di sicurezza..." pena la perdita del "certificato di sicurezza" (già ex direttiva 2001/14/CE) necessario per "fare" trasporto ferroviario.

Così quando il Ministero dei Trasporti emanò il DM 22.5.2000 n° 247/VIG3 (rafforzato dal successivo dlgs 188/2003) è partita formalmente l'avventura della liberalizzazione, anche in Italia, dei servizi di trasporto per ferrovia. Al Ministero è stata devoluta la responsabilità di approvare gli standard proposti da RFI e di vigilare sulla fase applicativa (art. 10.1 dlgs 188/2003), col conseguente riconoscimento di **rango normativo regolamentare (secondario) ed efficacia cogente (art. 4.2 ed art. 36.1 dlgs 188/2003)** alle disposizioni di RFI.

I riferimenti sopra citati sono quelli attraverso i quali l'azienda sta portando avanti con tenacia ed arroganza (supportata dal *laissez faire* sindacale) il progetto dell'Uomo Morto col razionale scopo di ridurre l'equipaggio macchina da 2 a 1 macchinista per fini esclusivamente economici. In due ultime occasioni, Trenitalia ha insistito molto su tali questioni: la prima è stata in occasione del ricorso per comportamento antisindacale ex art. 28 dello Statuto dei Lavoratori dianzi citato; la seconda, in occasione di un ricorso (stavolta depositato *motu proprio*) avverso alla decisione (prescrizione) della ASL 4 di Prato, già impugnata dall'azienda di fronte al TAR della Toscana con risultato negativo, avendo i Giudici Amministrativi ribadito la legittimità dell'atto di polizia giudiziaria emesso dall'organo di vigilanza pratese.

In quest'ultimo ricorso (direttamente al Consiglio di Stato) Trenitalia sostiene che la ASL di Prato abbia agito assumendo competenze non proprie nell'emettere contemporaneamente prescrizioni e direttive specifiche per ottemperarle.

Interessante (dal punto di vista di Trenitalia, ovviamente) la parte del ricorso che riguarda direttamente il dlgs 626/94. Infatti, poiché in uno dei passaggi della prescrizione della ASL 4 di Prato (ma anche di quelle emesse da altre ASL) si faceva riferimento all'art. 3.1.f del dlgs 626/94 ed ai "principi ergonomici nella concezione dei posti di lavoro e delle attrezzature messe a disposizione dei lavoratori", Trenitalia sostiene che questo articolo della legge è generico e, pertanto, è esigibile solo in presenza di una norma applicativa che non esisterebbe ancora.

Ma - problematiche inerenti la sicurezza, a parte - è interessante osservare come Trenitalia, in tale ricorso, abbia ripetutamente rimarcato l'impossibilità, da parte sua, di rinunciare al VACMA come sistema di controllo contemporaneo della presenza del macchinista alla guida dei treni e del suo stato di vigilanza, in quanto obbligata al rispetto di norme con valore di legge (le delibere di RFI) per non rischiare di perdere il certificato di sicurezza (dianzi menzionato) e, quindi, la licenza per "fare" trasporto.

Se questo è il quadro normativo all'interno del quale si muove FS, si confermano semplici palliativi o perditempo strategici gli accordi fin qui sottoscritti dalle oo.ss. nazionali con FS, in quanto:

1) come **palliativi**, servono all'azienda per raggiungere lo scopo di contrastare la legittima contrarietà del personale di macchina all'Uomo Morto, causa continua di soppressione di treni, anche importanti (vedi il caso di Dante De Angelis); contemporaneamente i sindacati possono ergersi a paladini dei macchinisti in una fase in cui cresce l'auto-organizzazione fra i lavoratori (vedi il "Coordinamento 12 gennaio", l'Assemblea Nazionale di Roma dei ferrovieri, più concreti sul piano delle iniziative e, soprattutto, in grado di individuare i veri nodi della questione sulle quali torneremo in seguito) che non giova certo all'immagine delle oo.ss. confederali le quali non desistono dal delegittimare tali "movimenti", così come, negli anni '80 non videro di buon occhio la nascita del movimento cobas (si distinse particolarmente, in quegli anni, l'attuale AD di RFI, Mauro Moretti, in veste di dirigente di spicco FILT-CGIL) ;

2) come **perditempo strategici**, servono all'azienda per realizzare il progetto di generalizzazione dell'Agente Unico (AU, viatico all'Agente Solo) indispensabile per ridimensionare di almeno 4050, unità entro il 2007, il personale di macchina (informativa di Trenitalia alle oo.ss. del 18 maggio 2004); contemporaneamente i sindacati (che non hanno mai stigmatizzato l'informativa citata) potranno far finta di opporsi a tutto questo (a livello nazionale hanno fatto grandi proclami contro l'AU ma solo in Toscana ed in Piemonte sono giunti a denunciare l'azienda) e, alla fine, "per evitare il peggio" proporranno un progetto di Agente Solo"...accettabile!

Il 25 luglio 2006 la Direzione Provinciale del Lavoro di Roma ha emesso una disposizione nei confronti di Trenitalia attraverso la quale ha intimato all'azienda di equipaggiare *non oltre il 31 dicembre 2006 tutti i mezzi trazione con due agenti addetti alla condotta*.

Questo importante provvedimento giunge proprio nel momento in cui l'impegno contro la riduzione dell'equipaggio macchina da 2 a 1 agente si deve fare più serrato poiché, come detto, l'accettazione di tale sciagurata ipotesi non solo non rafforza la sicurezza della circolazione ma porrà il sindacato in una posizione definitivamente subalterna alle posizioni aziendali dal quale sarà difficile uscire, anche a seguito dell'inevitabile perdita di consensi da parte dei lavoratori che, a quel punto, preferiranno gestirsi "in proprio" le questioni riguardanti il lavoro di tutti i giorni, nella tragica illusione d'aver recuperato una nuova centralità nei rapporti con la controparte mentre invece si sarà realizzata – né più né meno – che la legge della jungla!

Eppure tali eventi e tali considerazioni non hanno impedito ad un sindacato (OrSA "Macchinisti Uniti" del Lazio) di proporre ai lavoratori una scelta, in pratica, fra il "baratro" rappresentato dalla presunta inconsistenza delle lotte fin qui portate avanti contro l'Uomo Morto, ed il "futuro" che si prefigura, rappresentato dal "nuovo" tipo di equipaggio macchina ad agente solo. Leggendo il (discutibile) questionario che è stato diffuso ai macchinisti, si evince chiaramente quanto quel sindacato (riteniamo che questa sia tesi corrente anche in tutto il resto del panorama sindacale confederale) abbia una volta per tutte sposato le tesi aziendali (peraltro, come detto, mostrandosi indifferente pronunciamento della DPL di Roma, anziché riattivare con forza l'iniziativa sindacale di contrasto), ispirandosi ad un falso concetto per cui, avvicinandosi la concorrenza massiccia (2008), da parte di altre imprese ferroviarie, al monopolio di Trenitalia - quanto meno nel Trasporto Locale - incentivata anche da normative nazionali/europee ad hoc – sarebbe opportuno prevenire le mosse dell'azienda – che sicuramente tenderanno a stabilire condizioni gravose di lavoro da accettare tout court – anziché subirne gli effetti.

Un ragionamento debole, come si vede, che l'affermazione riportata nella presentazione dell'iniziativa - secondo la quale (stante l'accordo del 23 giugno 2005, non del 26, come erroneamente riportato in quel documento) *qualsiasi modifica all'equipaggio deve essere concordata* - non rafforza in quanto l'equipaggio ad AU è stato già "stabilizzato" da una norma di RFI (delibera 35/2002) che anticipò l'approvazione del CCNL dei Ferrovieri (2003) nel quale il ricorso a tale modulo di condotta venne praticamente generalizzato.

La realtà dei rapporti sindacali in atto, se non riformati dal basso - improntati al concetto di "condivisione" che ha oramai surclassato il già osteggiato modello di "concertazione" – delinea un futuro in cui l'accettazione passiva, anche da parte del pdm, di tale "progetto" aziendale/sindacale imposto come ineluttabile, non ne consentirà la successiva gestione essendo stata operata questa in una estrema condizione di debolezza.

In riferimento all'iniziativa dell'OrSA "Macchinisti Uniti" del Lazio (questionario) qualcuno ha fatto notare che, anche in un ipotesi di doppio macchinista con ruolo promiscuo (cioè due agenti che fanno tutto, sul treno, con la conseguente eliminazione del capotreno) "*...divenendo questi dei doppioni (e con opportune disposizioni di RFI), si potrebbe senza sforzo autorizzare un macchinista-capotreno ad andare da solo su determinate tratte. L'azienda di trasporto incentiverebbe certamente di buon grado, ringraziando...*". Tale considerazione non è peregrina se rapportata al documento del Ministero delle Infrastrutture del 7 agosto 2003 che analizzeremo di seguito e nel quale, in buona sostanza, si anticipava l'ipotesi sopra menzionata.

A creare (ad arte) maggior confusione, è subentrata la messa in circolazione della locomotiva E444 044 attrezzata a Milano per il probabile utilizzo in sperimentazione sul triangolo Roma – Pisa – Firenze, equipaggiata con apparecchiatura SCMT ove il pedale non serve per il controllo della presenza (da tenere in pressione per 55 secondi, come previsto

dalla delibera 36/2002 di RFI) ma come ulteriore punto di reiterazione (unitamente agli altri comandi che la determinano) per il controllo della vigilanza.

Perché "confusione"? Già alcuni capideposito del nord Italia spacciano per idonea tale soluzione, mentre il sindacato tace. Trattasi, in realtà, di un inganno, alla luce di quanto stabilito nella delibera 35/2002, recepita nell'IPCL (Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive) con l'allegato XIV bis e, principalmente, nell'art. 3. Infatti, essendo la E444 una locomotiva priva di **intercomunicante con il comparto viaggiatori**, non può viaggiare ad AU ma a doppio agente (IPCL, art. 3.1, 1° alinea); pertanto non è obbligatorio l'utilizzo dell'apparecchiatura **che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza** la quale, se esistente (vedi E444 044), omologata ed idonea dal punto dei requisiti necessari al rispetto del dlgs 626/94, può avere caratteristiche non necessariamente in linea con quanto imposto da RFI (delibera 36/2002) per gli altri tipi di treni e mezzi, senza il vincolo a circolare su **determinate linee**.

Sull'intera vicenda legata al VACMA, desta qualche preoccupazione l'affermazione, attraverso la quale l'ing. Marco Masi (responsabile del Coordinamento Tecnico delle Regioni) avrebbe attribuito al documento elaborato dall'azienda denominato "Aggiornamento del sistema di sicurezza 'Vigilante' da installare a bordo dei mezzi di trazione di Trenitalia" redatto dal responsabile di DISQS/Trenitalia ing. Maestrini "...un parere sostanzialmente positivo sul programma di interventi che Trenitalia ha messo a punto ritenendo che gli stessi realizzino un concreto miglioramento delle condizioni di guida dei locomotori significativamente gli elementi di antiergonomia rilevati nelle indagini condotte dai Servizi territoriali delle ASL...".

Tale affermazione è stata riportata da Trenitalia nella propria memoria difensiva fornita al Giudice del Lavoro di Firenze chiamato a dirimere la questione della ormai nota (e condannata) condotta antisindacale dell'azienda alla quale abbiamo accennato dianzi.

La preoccupazione sta nel fatto che non si capisce se **il miglioramento delle condizioni di guida** sia stato valutato rispetto alle condizioni preesistenti alla presenza dell'Uomo Morto o rispetto a quelle "peggiorate" dalla presenza di questa apparecchiatura.

Nella prima ipotesi, il Coordinamento Tecnico si sarebbe spinto oltre le aspettative di Trenitalia che, lo ricordiamo, non ha mai dimostrato l'ineluttabilità del controllo della presenza e della vigilanza da parte del personale di macchina, salvo ammettere a denti stretti che si trattava solo di un considerevole risparmio economico (vedi informativa del 18 maggio 2004) necessario alla ristrutturazione aziendale.

Nella seconda ipotesi, il Coordinamento Tecnico avrebbe addirittura anticipato le valutazioni che altre ASL in Italia debbono ancora fornire a seguito dei rispettivi provvedimenti prescrittivi ex art. 20.1 dlgs 758/94, trascorsi i tempi concessi di rito per l'adeguamento alle prescrizioni stesse.

Tuttavia è utile ricordare che né le ASL né il Coordinamento Tecnico delle Regioni sono mai stati chiamati ad intervenire sulle (reali) intenzioni di Trenitalia di ridurre l'equipaggio macchina da 2 a 1 macchinista, bensì a valutare l'idoneità dell'Uomo Morto. L'apprezzamento dell'ing. Masi, quindi, non potrà essere andato oltre lo stretto merito della valutazione di idoneità dell'apparecchiatura, stante la situazione attuale in Trenitalia, poiché quella degli equipaggi è una battaglia che si è appena iniziato a condurre, isolatamente.

Per quanto fin qui accennato, vale ricordare un'affermazione di Trenitalia nella memoria difensiva relativa all'art. 28 di Firenze, che dovrebbe rendere definitivamente chiara l'idea di quanto l'azienda sia realmente intenzionata a rinunciare al VACMA. Essa è la seguente:

"...Non risponde, infatti, in alcun modo al vero quanto asserito nel ricorso, per cui Trenitalia avrebbe violato gli accordi sindacali citati...in quanto...**la scrivente Società non ha assunto l'impegno di disattivare il VACMA ad una data prefissata, per un semplice e banale motivo: non è neppure ipotizzabile un simile impegno, in assenza di altro dispositivo di sicurezza...**". Il Giudice del Lavoro di Firenze, nella propria sentenza del 17 agosto 2006, rispetto a tale affermazione, valutava che:

"...1) o Trenitalia, pur potendo adempiere, ha liberamente scelto di rimanere inadempiente a degli impegni che risultano chiari e inequivocabili...

...2) oppure la Società convenuta, se sapeva di essere obbligata (dalle norme del Gestore) ad operare in modo da non poter rispettare gli impegni presi, **non doveva sottoscrivere clausole siffatte, le quali obiettivamente davano alla controparte il falso affidamento di aver**

*conseguito risultati che invece la Società già pensava di non poter realizzare nel rispetto di quanto scritto nel testo degli accordi...". Tanto geniale quanto semplice!*

A questo punto è lecito porsi una domanda: se è vero che i soggetti che sottoscrivono gli accordi debbono essere almeno due, è legittimo girare anche ai sindacati la medesima accusa secondo la quale nemmeno essi avrebbero dovuto sottoscrivere un accordo che l'azienda non poteva rispettare? Forse qualcuno ancora crede che i sindacati siano stati "presi in giro" o "distratti" al momento della firma degli accordi?!

La realtà è che, fin dal principio, il sindacato tutto si sarebbe dovuto impegnare a pretendere con forza il ritiro delle delibere 35 e 36/2002 di RFI, alla base dell'intera annosa questione dell'Uomo Morto. Ciò, invece, è stato fatto coerentemente da altri soggetti non legati alle confederazioni (coordinamento "12 gennaio", Assemblea Nazionale dei Ferrovieri, alcune emanazioni sindacali periferiche).

Alla luce di ciò, l'atteggiamento sindacale lascia supporre che la melina condotta fin qui sia servita a giustificare un progetto che instauri, anche in Italia, il cosiddetto "Agente Solo" (L'OrSA l'ha già fatto, il 1° luglio 2005), inteso come il minore dei mali accettabile di fronte agli attacchi aziendali. Questo sarebbe la fine per i macchinisti e, quindi, occorre mobilitarsi per respingere tali intenti.

Certo, la Politica non è estranea a questi progetti. Infatti, come si ricorderà, il Ministero delle Infrastrutture, attraverso il Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie, in data 7 agosto 2003 emanò opportuni "Chiarimenti disposizione n. 35 del 22.11.2002" in base ai quali il Direttore Generale Enzo Celli stabiliva che "...1. Sulle linee della rete dove e quando verrà installato il sistema SCMT (10.500 km) i treni pesanti e leggeri attrezzati con apparecchiatura di bordo SCMT funzionante **potranno essere condotti da un solo agente (agente solo)**..."

Se, anche di recente, una delle ipotesi che in molti avanzavano per il superamento dell'Uomo Morto prefigurava il rafforzamento della coppia di macchina formata da due macchinisti attraverso l'affidamento a tale equipaggio di tutte le responsabilità del convoglio (anche dei "trasportati") – ipotizzando una coppia "promiscua" – occorre ora ammettere che tale progetto mancava della previsione che sarebbe stato difficile – stante gli attuali rapporti di forza – difendere un equipaggio siffatto, senza considerare che una visione strategica della lotta alla quale affidarsi, non può passare attraverso la "cannibalizzazione" dell'uno sull'altro.

Un'ultima notazione sul vigilante.

Nella più rosea delle conclusioni – da parte del Coordinamento Tecnico delle Regioni – che consideri accettabile i risultati della sperimentazione (ex accordo 25 gennaio 2006) occorre ribadire con forza, prima che qualsiasi scelta venga fatta, che anche la relazione "embedded" degli Assessori menzionava la necessità di ricercare altre forme di vigilanza delle operazioni di condotta da parte del pdm, certamente non invasive. Da quella relazione in pochi hanno tratto la conclusione – semplice, praticamente banale - in base alla quale le condizioni preesistenti alla sperimentazione stessa non erano quelle ipotizzate in una situazione di guida col VACMA primigenio ma quelle senza VACMA! In buona sostanza, a pochi è saltato in mente di considerare che prima che si parlasse di VACMA e se ne prefigurassero i lugubri scenari ad esso connesso, in Italia i treni venivano condotti da due macchinisti, con una percentuale risibile (5 % circa) di Agente Unico e con livelli di sicurezza che in Europa ci invidiavano (secondo le diuturne affermazioni di FS). Pertanto è da lì che occorre valutare la bontà (ma, ancor prima, la reale necessità) di una apparecchiatura che non pregiudichi la qualità del lavoro del macchinista, altrimenti sarebbe come chiedere ad una qualsiasi persona se preferisca lavorare costantemente con una catena al collo ricoperta di morbido velluto o di carta vetrata, ricevendone l'ovvia risposta, ma dimenticando di considerare che, prima del ridicolo quesito (che, come detto, in questi giorni viene sostanzialmente rivolto a molti macchinisti italiani), questo ipotetico nostro collega lavorava senza catena al collo!

Pertanto appare viziata in partenza anche l'eventualità che un treno possa essere condotto "sopportando" un controllo della vigilanza che richieda una risposta dell'operatore almeno ogni 55' e senza altre precedenti azioni forzate (es.: tenere premuto un pedale). Ciò in quanto chi ha elaborato i dati della sperimentazione, traendone le conclusioni prima citate, non ha tenuto conto della realtà e di quanto sia alienante (stressante e, quindi, dannoso per la salute) per un macchinista dover pensare a non farsi beccare da un richiamo sonoro che, paradossalmente rappresenta il controllo dell'uomo sulla macchina anziché (l'auspicabile ma non invasivo) contrario.

Si intuisce quindi che l'impegno che dovrà portare al definitivo smantellamento dell'Uomo Morto non potrà che coinvolgere anche il Ministero delle Infrastrutture, il Governo insomma, affinché questo imponga a RFI il ritiro delle norme contestate.

Ma per raggiungere questo risultato i sindacati confederali - che hanno fatto tutto fuorché mobilitare seriamente la categoria, preferendo "battagliare" per un posto nella "cabina di regia per il trasporto ferroviario", ipotizzata dall'attuale Ministro Bianchi, e per la quale i sindacati più forti ed istituzionali (CGIL-CISL-UIL-UGL) per ritagliarsi un ruolo esclusivo a scapito delle oo.ss. minori (OrSA Ferrovie) - debbono tornare a riconsiderare il loro atteggiamento di subalternità alle esigenze e strategie aziendali, in un nuovo ruolo che li presenti concretamente positivi agli occhi dei ferrovieri, questi ultimi non più impotenti ed indifferenti spettatori ma parte attiva per una ritrovata reciproca fiducia che non potrà che dare buoni frutti.