



Monica Traversa che li rappresentano e difendono anche in via disgiunta fra loro.

## APPELLATI

**Oggetto: Impugnazione sanzione disciplinare.**

### CONCLUSIONI

#### Per l'appellante:

“Voglia l'Ecc.ma Corte d'Appello di Torino,

- disattesa ogni contraria istanza, eccezione e deduzione,
- in accoglimento dell'appello ed in riforma della sentenza n. 6323/06 emessa inter partes dal Tribunale di Torino – sezione lavoro il 9/11/2006, depositata il 30/11/2006 e notificata il 10/1/2007

respingere tutte le domande avanzate da

con il ricorso depositato il 1°/6/2006 e notificato il 3/7/2006.

Con il favore delle spese del doppio grado di giudizio”.

#### Per l'appellati:

“Voglia l'Ecc.ma Corte d'Appello di Torino, sezione lavoro, rigettare l'appello e per l'effetto confermare la sentenza di primo grado del tribunale di Torino, sezione lavoro, n. 6323, depositata in data 30/11/2006, condannando la società appellante al pagamento delle spese, diritti ed onorari tutti del presente giudizio, oltre rimborso forfetario e spese successive occorrente”.

### SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con sentenza 9/30.11.2006 il tribunale di Torino annullava le sanzioni disciplinari irrogate dalla spa Trenitalia ad [ ] [ ] e [ ] con lettera del 27.12.2004, accertando la legittimità del comportamento da questi tenuto il giorno [ ] 10.2005 per l'attraversamento del passaggio a livello al km. 29+041 ubicato tra le stazioni di S. Antonio Vaie e Condove sulla linea Torino Modane, e condannava la società Trenitalia a rimborsare le spese di lite.

Con ricorso depositato il 9.2.2007 la spa Trenitalia ha proposto appello chiedendo l'accoglimento delle conclusioni in epigrafe trascritte.

Si sono costituiti gli appellati chiedendo il rigetto dell'appello.

All'udienza del 30.11.2007 la causa è stata discussa e decisa con la lettura del dispositivo.

#### **MOTIVI DELLA DECISIONE**

I fatti di causa sono pacifici e possono essere così sinteticamente ricostruiti. Il giorno [ ] 10.2004 sulla linea Torino-Modane alle ore 23,25 nei pressi del passaggio a livello situato tra la stazione di Condove e quella di S. Antonino Vaie giungevano il treno merci n. [ ] guidato dal macchinista [ ] ed il treno n. [ ] guidato dal macchinista [ ] entrambi i macchinisti riscontrato che il passaggio a livello aveva le barriere aperte arrestavano la marcia dei rispettivi treni rifiutandosi di proseguire con la marcia a vista fintato che non fosse giunto il personale addetto alla protezione del passaggio a

livello; la squadra reperibile di pronto intervento, previamente informata dal dirigente centrale di Modane, terminava i lavori di riparazione alle ore 0,10 del 0.2004 ed i convogli riprendevano la marcia.

Con lettere 15.12.2004 la società Trenitalia contestava ai due macchinisti la seguente violazione regolamentare:

“ Il giorno  ottobre 2004 ella in qualità di macchinista (...) si arrestava in prossimità del passaggio a livello ubicato al km. 29+041 (...) in quanto lo stesso risultava con le barriere aperte. Non riprendeva la marcia del treno sino a quando non giungevano sul posto i tecnici addetti alla manutenzione dei passaggi a livello.

Nella fattispecie sopra riportata la S.V. ha disatteso il disposto previsto dall'art. 48 comma 4 del regolamento sui Segnali e all'articolo 20 comma 10 dell'Istruzione del Servizio del Personale di condotta delle locomotive.

Poiché tale comportamento configura una chiara infrazione degli obblighi contrattuali cui ella è tenuto in relazione a quanto previsto dall'art. 7 L. 300 del 20 maggio 1970 e dell'art. 61 CCNL del 16 aprile 2003 le contesto il suo inadempimento a tali obblighi contrattuali come più sopra precisato. “

Con lettera del 27.12.2004 la società Trenitalia, disattese le giustificazioni addotte dai due lavoratori, ha intimato ad ognuno di essi la sanzione della multa di euro 10.

Il tribunale ha annullato entrambe le sanzioni disciplinari sulla

base delle seguenti considerazioni:

- l'ordine di marcia a vista non è stato impartito ad alcuno dei due macchinisti con specifica disposizione così come prescritto dall'art. 20 comma 10 delle c.d. IPCL;
- la marcia a vista alle velocità di 4 km orari in caso di assenza di protezioni del passaggio a livello riduce in modo significativo il margine di sicurezza del traffico ferroviario non essendo corretto ritenere che una volta superato il passaggio a livello senza protezioni con la testa il seguito del convoglio possa proseguire senza alcun rischio per gli utenti della strada;
- il personale di macchina, garante della sicurezza ai sensi dell'art. 8 dpr 753/80 e delle disposizioni del dpr 146/99, deve fare tutto quanto è possibile per evitare qualsiasi danno lesivo dell'incolumità degli utenti della ferrovia e della strada.



L'appellante censura la sentenza deducendo che:

1. ai sensi dell'art. 48, comma 4 del Regolamento sui segnali il macchinista deve procedere in ogni caso con la marcia a vista prescindendo dalla protezione del passaggio a livello ad opera del personale di terra e non è quindi necessario alcun ordine di servizio;
2. il puntuale rispetto sia della procedura prevista dall'art. 48, comma 4 del Regolamento segnali sia

delle manovre di emergenza elencate dall'art. 20, comma 10° del regolamento di condotta delle locomotive è condizione necessaria e sufficiente per scongiurare il pericolo di sinistri;

3. le modalità concrete della marcia a vista sono tali da evitare qualunque rischio connesso al mancato funzionamento dei passaggi a livello in quanto il treno deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere ad una velocità non superiore a 4Km orari ;
4. l'affermazione secondo cui solo il blocco della circolazione dei treni può garantire la sicurezza è in contrasto con il dettato normativo tenuto conto che l'art. 184 delle norme di attuazione del codice della strada demanda alla normativa regolamentare dell'ente gestore della rete ferroviaria il compito di regolare la circolazione dei treni in ipotesi di avaria del passaggio a livello;
5. la condotta dei due macchinisti viola il dovere di diligenza imposto dal dpr 753/80 in quanto la fattispecie è tipizzata dal dettato normativo regolamentare e non richiede alcun tipo di valutazione o iniziativa personale del lavoratore che è solo tenuto ad osservare le norme.

L'appello è infondato e deve essere disatteso.

La tesi esposta dall'appellante si basa infatti su una lettura parziale delle norme regolamentari omettendo di considerare da un lato le norme del codice della strada (sovraordinate gerarchicamente alla fonte regolamentare) e dall'altra l'obbligo di sicurezza che pacificamente incombe sui macchinisti.

Innanzitutto le norme regolamentari che si assumono violate (art. 20 10° comma I.P.C.L. e art. 48 4° comma R.S.) contrariamente a quanto affermato dalla società appellante non impongono al macchinista di procedere con la marcia a vista in caso di avaria del passaggio a livello bensì disciplinano in modo dettagliato le modalità tecniche e concrete da adottare in caso di marcia a vista e prevedono comunque uno specifico ordine.

In secondo luogo la tesi dell'appellante urta contro il principio di gerarchia delle fonti e della pacifica prevalenza della fonte legale su quella regolamentare. In base al combinato disposto dall'art. 44 d. lgs. 285/92 e dell'art. 184 d.p.r. 495/92 (regolamento di attuazione del codice stesso) infatti "in caso di avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello con barriere le stesse sono sostituite con almeno un cavalletto per parte che deve essere esternamente a strisce rifrangenti bianche e rosse". La condotta dei due appellati, che hanno fermato il treno in attesa del posizionamento dei cavalletti, è quindi perfettamente aderente al dettato normativo e non può pertanto costituire un illecito.

Dal punto di vista soggettivo deve poi essere sottolineato da un



lato che l'art. 10 dpr 753/80 impone al macchinista di privilegiare comunque la sicurezza dell'esercizio e dall'altro che l'art. 51 ccnl ferrovie autorizza il dipendente a non eseguire l'ordine quando dalla sua esecuzione possa scaturire la violazione di norme sanzionate penalmente. Non può quindi essere imputata ai due lavoratori alcuna negligenza nell'esecuzione della prestazione lavorativa avendo gli stessi adempiuto in modo scrupoloso l'obbligo di sicurezza dell'esercizio.

Ulteriori e significativi argomenti a sostegno dell'interpretazione qui esposta possono poi essere desunti dal comportamento della società appellante successivo alle contestazioni disciplinari oggetto di causa. Con la nota 6.2.2007 la Direzione di Trenitalia ha sostanzialmente condiviso l'interpretazione qui esposta affermando che il perditempo causato dai macchinisti che richiedano l'intervento del Gestore Infrastruttura per l'attraversamento del passaggio a livello non protetto non può essere agli stessi addebitato trattandosi di perditempo causato da un guasto ad un impianto dell'infrastruttura.

Le spese del grado seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo.

**P . Q . M .**

Visto l'art. 437 c.p.c. .

respinge l'appello;

condanna l'appellante a rimborsare agli appellati le spese del grado liquidate in euro 1.980,00 di cui 1.250,00 per onorari e 510,00 per diritti oltre Iva e Cpa

Così deciso all'udienza del 30.11.2007

**IL PRESIDENTE Est.**  
Dott.ssa Clotilde FIERRO



Consegnata in Cancelleria per la pubblicazione il 14.1.2008

IL CANCELLIERE  
Vincenza



Depositato alla Cancelleria della Sez. Lavoro della Corte di Appello di Torino

IL ..... 14 GEN 2008 .....

IL CANCELLIERE  
Vincenza



**CORTE D'APPELLO DI TORINO**  
SEZIONE LAVORO

RILASCIATA COPIA ESECUTIVA

N. 1-1 CC. del deposito VO

ALL'AVV. Bardameo Daniele

PER [redacted]

TORINO, LI 10-12-07

IL CANCELLIERE  
f. V. Bultrac

È copia - esatto - conforme all'originale  
per uso ufficio notifiche.  
Torino 31 GEN 2008

IL CANCELLIERE

