



TRIBUNALE ORDINARIO DI TORINO
SEZIONE LAVORO

Sent. 6323/06
Cr. 38933

Dispositivo della

SENTENZA

nella causa iscritta al R.G.L. n. 5580/2006 promossa da:

Ass.

- Parte ricorrente -

CONTRO

Trenitalia s.p.a., in persona dell'institore pro tempore
Ass. Avv.li

- Parte convenuta -

REPUBBLICA ITALIANA

In Nome del Popolo Italiano

Il Tribunale Ordinario di Torino - Sezione Lavoro

Visto l'art. 429 c.p.c., ogni diversa istanza eccezione e deduzione respinta,
in accoglimento del ricorso, dichiara la legittimità del comportamento tenuto dai ricorrenti,
il giorno , alla conduzione, rispettivamente, dei treni 42348 e 44309
per l'attraversamento del passaggio a livello al Km. 29 + 041 ubicato tra le stazioni S. Antonio Vaie e
Condove sulla linea Torino-Modane e, conseguentemente, annulla la sanzione disciplinare irrogata ai
predetti con lettera del 27.12.2004;
dichiara tenuta e condanna Trenitalia s.p.a., in persona dell'institore p.t., alla rifusione delle spese di lite,
spese che liquida in complessivi € 509,00, di cui € 292,00 per diritti, compensandole in ragione della metà.
sentenza esecutiva ex lege.

Torino, 9 novembre 2006

Il Giudice

Dr. Maurizio ALZETTA

6323/06



Sent. N. _____

Spediz. 9/11/06

Depos. 30 NOV. 2006

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO R.G. 5580/06
IL TRIBUNALE ORDINARIO DI TORINO

Sezione Lavoro

In persona del giudice, dott. Maurizio Alzetta, ha pronunciato all'udienza del 9.11.2006 mediante lettura del dispositivo la seguente

SENTENZA

nella causa civile di lavoro iscritta al n. 5580 di RG dell'anno 2006 ed iniziata con ricorso notificato il 3.7.2006 da parte di:

..... con domicilio eletto in Torino, al civico
..... presso lo studio degli avv.ti Bartolomeo Daniele e Monica Traversa che li rappresentano e difendono giusta delega a margine del ricorso in data 18.5.2006
- attori -

Contro

Trenitalia s.p.a., con sede in Roma, in persona del suo institore pro tempore, avv. Alvino, rappresentata e difesa dagli avv.ti Franco Bonamico del Foro di Torino e Antonino Russo del Foro di Milano e con domicilio eletto presso il primo, in Torino, al civico 5 di Via Mercantini
- convenuta-

In punto a: impugnazione di sanzione disciplinare.

Svolgimento del processo

Con ricorso depositato in data 1.6.2006 adivano il Tribunale di Torino in funzione di giudice del lavoro esponendo di essere ambedue dipendenti di Trenitalia s.p.a. in qualità di macchinisti; di aver subito l'irrogazione di sanzione disciplinare della multa di € 10,00 ciascuno con lettere del 27.12.2004 (docc. 4 e 9) giacché, siccome alla guida dei treni, rispettivamente n. 42348 e n. 44309 sulla linea Torino - Modane, avevano arrestato i convogli in prossimità del passaggio a livello ubicato al km. 29 + 041, tra le stazioni di S. Antonio Vaie e Condove, a cusa della mancata chiusura delle sbarre di protezione; di aver atteso sul posto i tecnici addetti alla manutenzione del passaggio a livello prima di riprendere la marcia e così di aver contravvenuto, secondo la tesi della società datrice di lavoro, "il disposto di cui all'art. 48 co. 4 del Regolamento sui segnali (RS) e l'art. 20 co. 10

dell'istruzione del servizio del personale di condotta delle locomotive (IPCL)" e dunque gli obblighi contrattuali cui erano tenuti; di aver presentato giustificazione con lettere del 20.12.2004 e 17.12.2004 (docc. 3 e 9) ove, oltre a ribadire che le barriere del passaggio a livello in questione erano ambedue aperte, i ricorrenti evidenziavano di aver eseguito la c.d. marcia a vista e ciò senza disattendere le prescrizioni regolamentari contestate ed in osservanza del DPR 495/92 in merito alla necessità di proteggere lato strada i passaggi a livello non funzionanti, così come richiesto dagli esponenti. Sostenevano quindi che, con le lettere sopra indicate, la società procedeva alla irrogazione delle sanzioni ritenendo le giustificazioni inidonee a far venir meno l'addebito; -che non sempre la società convenuta aveva sanzionato episodi esattamente identici a quelli sopra menzionati; -che i ricorrenti avevano impugnato le sanzioni (docc. 5 e 11) chiedendone l'annullamento ed il rimborso della multa, qualora applicata; -che il tentativo di conciliazione esperito avanti la DPL di Torino non dava esito per effetto della mancata comparizione di rappresentante della convenuta in data 22.3.2005.

Tanto premesso, i ricorrenti chiedevano di accertare e dichiarare legittimo il comportamento tenuto dagli stessi il giorno 28.10.2004 alla guida dei treni 43348 e 44309 nell'attraversamento del p.l. ubicato al km. 29 + 041 sulla linea Torino-Modane e conseguentemente di annullare e/o revocare la sanzione disciplinare della multa di 10,00 euro loro irrogata previa, se del caso, la disapplicazione delle norme di natura amministrativa applicate nella fattispecie.

Resisteva in giudizio Trenitalia s.p.a. chiedendo, previa declaratoria di improponibilità della domanda diretta ad ottenere la disapplicazione dei precetti contenuti nell'istruzione per il servizio di condotta delle locomotive (IPCL) e delle disposizioni di regolamento dei segnali (RS) per i motivi di cui al capo IV della comparsa, di respingere il ricorso con vittoria di spese, diritti ed onorari di lite per le ragioni di diritto esposte e che saranno oggetto di disamina in parte motiva della presente decisione.

All'udienza del 9 novembre 2006 la causa era discussa e decisa come da separato dispositivo riprodotto in calce.

Motivi della decisione

1. Preliminarmente si osserva che la fattispecie può essere decisa senza dover operare alcuna disapplicazione delle disposizioni regolamentari emanate ed applicate Trenitalia. E' pacifico che RFI, quale società di gestione della rete ferroviaria

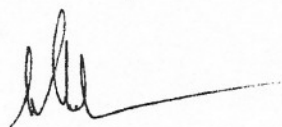


2

italiana, previa approvazione del Ministero dei Trasporti ex art. 5 DPR 277/98, abbia stabilito con propri regolamenti e disposizioni gli standard e le norme di sicurezza per la circolazione ferroviaria (tra cui la c.d. "marcia a vista" di cui al citato IPCL) cui tutte le imprese che espletano il servizio, tra cui Trenitalia, devono conformarsi, pena il ritiro del certificato di sicurezza di cui all'art. 7 del DPR 164/99. L'obbligo per Trenitalia di applicare gli standard e le norme di sicurezza definiti dal Ministero dei Trasporti, su proposta del gestore dell'infrastruttura, derivante da disposizioni di legge (cfr. D. Lgs. 188/2003 art. 4) non mette, in sé, al riparo le norme regolamentari da eventuali vizi di illegittimità. Il fatto che il gestore dell'infrastruttura abbia altresì la competenza al rilascio ed alla revoca, in favore delle imprese ferroviarie del certificato di sicurezza (certificato che attesta la conformità alle normative nazionali compatibili con il diritto comunitario con particolare riguardo agli standard in materia di sicurezza della circolazione ed alle disposizioni e prescrizioni emanate per singole linee e per i singoli servizi), non costituisce altro che il precipitato tecnico dell'attribuzione al gestore del potere regolamentare cui si è fatto cenno.

2. Si tratta, invece, di procedere alla lettura delle disposizioni tenendo conto del fatto che le stesse sono state dettate all'evidente scopo di salvaguardia della sicurezza della circolazione specialmente in occasione di eventi che ne accentuano la pericolosità, quali, ad es., la rottura o il mancato funzionamento delle barriere di un passaggio a livello.

La prima disposizione che viene in esame è quella relativa all'art. 184 co.1 del DPR 16.12.1992 n. 495 che dispone in ordine al mancato funzionamento dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello stabilendo quanto segue: *"In caso di avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello con barriere o semibarriere, le stesse sono sostituite con almeno un cavalletto per parte che deve essere esternamente a strisce rifrangenti bianche e rosse. Le barriere e le semibarriere sono altresì sostituibili con una bandiera a luce rossa rifrangente e con una lanterna a luce rossa rifrangente e con una lanterna a luce rossa di notte e negli altri casi di scarsa visibilità manovrate dall'addetto di custodia dei passaggi a livello. Nel periodo di tempo intercorrente tra il sorgere dell'avaria dei meccanismi di chiusura dei passaggi a livello e l'apposizione delle posizioni suindicate, l'esercente la ferrovia provvede a disciplinare la circolazione dei treni, in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello"*. Strettamente correlate a dette disposizioni, vi sono quelle relative alle istruzioni per la condotta delle locomotive da parte dell'impresa esercente il



trasporto ferroviario, disposizioni che, all'art. 20 co. 10 del c.d. IPCL, dispongono: *"Il macchinista che debba d'iniziativa osservare la marcia a vista in corrispondenza di un P.L. o che ne abbia ricevuto specifico ordine deve fischiare ripetutamente nell'avvicinarsi ad esso e procedere in modo da poter arrestare tempestivamente il treno al presentarsi di un qualsiasi ostacolo sul P.L. stesso, non superando la velocità di 4 Km/h nell'impegnarlo con la testa del convoglio. Nella prescrizione di marcia a vista in corrispondenza di un P.L. deve essere sempre indicata la progressiva chilometrica del P.L. stesso o il numero del segnale permissivo a protezione del o dei P.L. L'ordine di marcia a vista in corrispondenza di un P.L. , impartito con specifica prescrizione (mod. M. 40 DL, Mod 40 DCO, Mod. 40 ecc.), deve essere sempre rispettato in ogni caso, indipendentemente dalla presenza o meno dei mezzi di protezione in posizione di chiusura, dall'aspetto del segnale che lo protegge e dall'eventuale codice a bordo"*(doc.15 p. ric.).

In considerazione dell'evidente pericolosità della circolazione dei treni connessa ai rischi di attraversamento di passaggi a livello non funzionanti, l'ente gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (RFI) ha emanato la disposizione 36/2003 che, nel modificare l'istruzione per l'esercizio dei passaggi a livello, ha disposto: *"Quando si verifichi un guasto che impedisca il funzionamento delle barriere di un passaggio a livello da uno o da entrambi i lati, la chiusura del lato delle barriere guaste verrà effettuata, ove possibile, mediante l'impiego di cavalletti di tipo regolamentare. Detti cavalletti dovranno essere disposti perpendicolarmente all'asse della strada, rivolgendo a questa la parte dipinta a strisce bianche e rosse, in numero adeguato alla larghezza della carreggiata stradale. Può essere impiegato un solo cavalletto dal lato del passaggio a livello, qualora il cavalletto stesso rechi superiormente un disco di colore rosso con bordo bianco reso interamente riflettente dalla luce. Nell'intervallo fra un treno e l'altro i cavalletti devono essere sistemati lungo il margine della strada, in modo da non ingombrare la carreggiata, rivolgendo a questa la parte dipinta a strisce bianche e nere, evitando che la parte dipinta a strisce bianche e rosse risulti visibile dai treni. Il disco a luce riflessa rossa non deve in ogni caso essere rivolto verso i treni. Quando non vi siano a disposizione gli occorrenti cavalletti, gli agenti incaricati dovranno presentare agli utenti della strada le necessarie segnalazioni di arresto con una bandiera rossa di giorno, ed una lanterna a luce rossa, la notte"*.

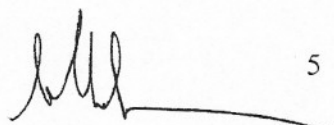


La norma in esame dispone poi, all'art. 8 co.15, quanto segue: *“Nel caso di guasti che impediscano la chiusura delle barriere dei P.L. si dovrà procedere come segue: a) per i P.L. manovrati sul posto l'addetto alla custodia, al verificarsi del guasto, procederà, se necessario allo svincolo di cui al precedente comma 13 è, fino all'eliminazione del guasto stesso, concederà il consenso (o effettuerà la consegna della chiave) occorrente per la manovra al via libera del via libera dei segnali di volta in volta, solo dopo aver provveduto alla protezione dell'attraversamento con le modalità stabilite dall'art. 4 co.13; per i P.L. manovrati a distanza, al verificarsi del guasto che impedisca la chiusura, l'addetto alla custodia ne darà avviso scritto alle stazioni limitrofe. In tal caso occorrerà che a tutti i treni inviati verso il P.L. con le barriere guaste venga prescritta la marcia a vista in corrispondenza del P.L. stesso fino a quando non si sia provveduto al presenziamento sul posto dell'attraversamento con le modalità dei successivi commi 17, 18, 19, 20 e 21”.*

3. Nel caso di specie i ricorrenti sono stati multati sul presupposto della non osservanza delle disposizioni di cui all'art. 48/4 RS ed all'art. 20/10 IPCL.

4. In termini generali si può osservare che la tesi difensiva di Trenitalia, che si fonda soltanto sul presupposto dell'autosufficienza della prescrizione della marcia a vista a garanzia della tutela degli utenti nel caso di attraversamento di passaggio a livello non funzionante (e non presenziato), pare svalutare, da un lato, il principio di precauzione e cautela che informa tutte le norme sopra menzionate e, dall'altro, sembra suggerirne una lettura parziale e disarticolata, come se gli ambiti della circolazione su strada ferrata e della circolazione stradale ordinaria fossero del tutto indifferenti e non venissero invece massicciamente in contatto, così come è testimoniato dall'elevato numero di attraversamenti della linea ferrovia nazionale da parte di quella stradale attraverso i passaggi a livello.

Che la presenza di passaggi a livello sia fonte di pericolo non abbisogna di molte spiegazioni: basti considerare il fatto che le stesse norme del codice della strada prevedono particolari cautele in capo agli utenti per l'attraversamento della linea ferrata in corrispondenza di passaggi a livello in funzione (ad es. l'obbligo sanzionato di arrestare la marcia e di non impegnare il P.L. all'atto di attivazione dei segnali acustici e luminosi e prima ancora dell'abbassamento delle barriere). E che, nonostante dette prescrizioni, si siano verificati gravi incidenti a fronte del corretto funzionamento dei segnali, è pure tristemente noto.



5

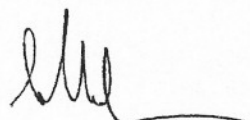
In considerazione della pacifica potenzialità di pericolo e rischio dei passaggi a livello posti a presidio delle intersezioni della linea ferrata da parte di strade sono state emanate norme per la conduzione delle locomotive, disposizioni per la gestione dei passaggi a livello, norme per la gestione della circolazione dei treni in capo ai dirigenti di movimento e norme per la circolazione stradale. Proprio in relazione alla complessità dei problemi di contatto tra le due forme di circolazione, si deve ritenere che le disposizioni cui si è fatto cenno debbano trovare applicazione congiunta, pena l'inefficacia delle stesse.

Secondo la Difesa dell'ente, nell'intervallo tra il momento dell'avaria e quello della messa in atto delle protezioni dei P.L., è l'esercente delle ferrovie a provvedere a disciplinare la circolazione dei treni, in relazione alla sicurezza dei passaggi a livello. In base a tale asserzione, derivante dalla semplice lettura dell'art. 184 del DPR 495/92, la Difesa di Trenitalia intende sostenere, da un lato, che non si verifica alcun vuoto di tutela e, dall'altro, che l'ordine impartito di "marcia a vista" sia sufficiente a garantire gli utenti del passaggio a livello non funzionante.

Sotto il primo profilo, si può convenire sul fatto che, in relazione alle circostanze di tempo e di luogo, possano insorgere significativi tempi di attesa per l'allocatione di protezioni del passaggio a livello non funzionante e che, in tal caso, la circolazione debba comunque essere disciplinata dall'esercente la rete ferroviaria. Di qui la tesi della Difesa di parte convenuta, secondo la quale la circolazione dei treni, nell'emergenza dell'avaria del passaggio a livello, dovrebbe ritenersi disciplinata dal solo comando della "marcia a vista" impartita al macchinista.

Per un verso, occorre considerare (a tutto concedere) che l'ordine di "marcia a vista" non risulta essere stato impartito ad alcuno dei due macchinisti con specifica disposizione, così come prescritto dall'art. 20 co. 10 delle c.d. IPCL. Il mancato rispetto di detta prescrizione parrebbe già idoneo a ritenere l'illegittimità delle sanzioni irrogate ai ricorrenti.

Sotto un profilo più generale, inoltre, occorre considerare che, a voler interpretare le disposizioni sopra indicate in termini di operatività disgiunta (e quindi di autosufficienza della "marcia a vista" alla velocità di 4 km/h), in caso di assenza di protezioni per P.L. non funzionante si finisce per ridurre in modo assai significativo il margine di sicurezza del traffico ferroviario e di quello stradale che entra in contatto in primo. Ciò si sostiene per la semplice ragione che, all'approssimarsi di un passaggio a livello non funzionante e/o in avaria, il macchinista che proceda a quella




velocità, anche ad ammettere che possa arrestare il treno in uno spazio relativamente ridotto, oltre a non essere nella situazione per evitare investimenti (in testa) in condizioni di scarsa visibilità¹ nei confronti di utenti ignari ed improvvidi, si pone comunque in una condizione alquanto rischiosa. Infatti, non pare corretto ritenere che, una volta superato il passaggio a livello in avaria e senza protezioni² con la testa, il seguito del convoglio possa proseguire senza alcun rischio per gli utenti della strada. Ciò può essere vero, in linea teorica, soltanto con riguardo a quei convogli costituiti da materiale rotabile formato da carrozze piene e non anche da materiale rotabile diverso (quali sono, ad es., i carri per il trasporto di materiali la sagoma dei quali, in assenza di merci, non ha proporzioni così estese da essere facilmente suscettibile di visione in condizioni di piena visibilità). Va considerato inoltre che, una volta che la testa del treno è transitata oltre il P.L., il macchinista perde il controllo di quanto avviene per il transito del resto del convoglio. Da ciò consegue l'ovvia necessità di dover interpretare le norme sopra indicate nel senso di considerare corretto che, a fronte della segnalazione di guasto dei P.L. posti ai km. 28,258 e 29,041 sulla linea Torino - Modane, i macchinisti odierni ricorrenti abbiano attuato la "marcia a vista" incontrando il segnale permissivo a via impedita e, una volta approssimatisi al secondo P.L., abbiano atteso il "presenziamento" dello stesso per procedere.

Per quanto concerne gli obblighi del personale ferroviario, si rileva che esso, ai sensi del DPR 753/80, è tenuto allo svolgimento del servizio con la necessaria diligenza, osservando le prescrizioni di leggi, regolamenti ed istruzioni in vigore e di adoperarsi con diligenza anche nei casi non previsti dalle norme, ai fini della sicurezza e della regolarità dell'esercizio, dovendo privilegiare prioritariamente la sicurezza.. (cfr. art. 10). Il criterio della primazia delle disposizioni dirette alla sicurezza delle persone e delle cose ed il fine specifico di evitare il verificarsi di sinistri sono confermati sia dall'art. 8 del DPR 753 cit. sia dalle disposizioni del DPR 146/99 ove viene garantita, in particolare, in capo al personale addetto alla guida dei convogli una qualificazione professionale finalizzata a garantire un alto livello di sicurezza per i servizi ferroviari da espletare (cfr. art. 5). Ciò implica, ovviamente, che il personale di macchina, garante della sicurezza, debba fare tutto quanto è possibile per evitare qualsiasi

¹ Condizioni che possono ricorrere sia per le condizioni di tempo, quali quelle di ora notturna (come nel caso in esame in cui i fatti si sono svolti tra le 23.25 e le 0.10 circa), sia per quelle atmosferiche (presenza di nebbia, di pioggia e/o di assenza di illuminazione e o di altre ancora..

² Rif. Allocazione di cavalletti e/o presenziamento del P.L. con personale ad hoc.



danno lesivo dell'incolumità degli utenti della ferrovia e della strada ed evitare, quindi, anche il rischio di situazioni potenzialmente foriere di incidenti suscettibili di imputazione a titolo di colpa per la violazione di norme sanzionate penalmente (cfr. in tal senso anche le disposizioni di cui all'art. 51 lett. h del CCNL).

La vicenda che ha coinvolto i due lavoratori ricorrenti, a ben vedere, non si connota tanto per il rifiuto ad eseguire la prestazione lavorativa relativa alla marcia a vista in condizioni di avaria di P.L., ma per la finalità di massima garanzia della sicurezza sia del treno da loro condotto, sia degli utenti della strada che avrebbero potuto incrociare, inconsapevolmente e senza possibilità di previsione in tempo utile del transito dei convogli suddetti, a causa della mancanza di presidio del P.L. in ore notturne.

Mentre è onere del personale addetto alla conduzione dei convogli ferroviari eseguire la prestazione secondo diligenza ed in ottemperanza ai doveri del personale (rif. art. 51 lett. h cit.), costituiscono obblighi specifici delle imprese esercenti le ferrovie la provvista dei mezzi necessari per assicurare l'espletamento del servizio e per eseguire l'ordinaria manutenzione dei veicoli della propria sede degli impianti e delle apparecchiature (cfr. art. DPR 11.7.1980 n. 753) ed il mantenimento in buono stato ed efficienza di ferrovie e loro dipendenze ai fini della circolazione di treni e veicoli (cfr. art. 7 Dpr 753 cit.). Ne consegue che eventuali inefficienze e/o mancanze di provviste di mezzi per l'espletamento del servizio non possono essere fatte ricadere sul personale di macchina.

In base a quanto esposto, si deve ritenere che la condotta dei ricorrenti sia priva di profili censurabili. Le domande attoree, relative all'annullamento delle sanzioni, vanno quindi accolte.

La spese di lite seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo.

Tuttavia la complessità delle questioni trattate giustifica la compensazione delle spese di lite in ragione della metà.

P.Q.M.

Visto l'art. 429 c.p.c., ogni diversa istanza eccezione e deduzione respinta, in accoglimento del ricorso, dichiara la legittimità del comportamento tenuto dai ricorrenti, .

il giorno 28.10.2004, alla conduzione, rispettivamente, dei treni 42348 e 44309 per l'attraversamento del passaggio a livello al km. 29 + 041 ubicato tra le stazioni di S. Antonio Vaie e Condove sulla



danno lesivo dell'incolumità degli utenti della ferrovia e della strada ed evitare, quindi, anche il rischio di situazioni potenzialmente foriere di incidenti suscettibili di imputazione a titolo di colpa per la violazione di norme sanzionate penalmente (cfr. in tal senso anche le disposizioni di cui all'art. 51 lett. h del CCNL).

La vicenda che ha coinvolto i due lavoratori ricorrenti, a ben vedere, non si connota tanto per il rifiuto ad eseguire la prestazione lavorativa relativa alla marcia a vista in condizioni di avaria di P.L., ma per la finalità di massima garanzia della sicurezza sia del treno da loro condotto, sia degli utenti della strada che avrebbero potuto incrociare, inconsapevolmente e senza possibilità di previsione in tempo utile del transito dei convogli suddetti, a causa della mancanza di presidio del P.L. in ore notturne.

Mentre è onere del personale addetto alla conduzione dei convogli ferroviari eseguire la prestazione secondo diligenza ed in ottemperanza ai doveri del personale (rif. art. 51 lett. h cit.), costituiscono obblighi specifici delle imprese esercenti le ferrovie la provvista dei mezzi necessari per assicurare l'espletamento del servizio e per eseguire l'ordinaria manutenzione dei veicoli della propria sede degli impianti e delle apparecchiature (cfr. art. DPR 11.7.1980 n. 753) ed il mantenimento in buono stato ed efficienza di ferrovie e loro dipendenze ai fini della circolazione di treni e veicoli (cfr. art. 7 Dpr 753 cit.). Ne consegue che eventuali inefficienze e/o mancanze di provviste di mezzi per l'espletamento del servizio non possono essere fatte ricadere sul personale di macchina.

In base a quanto esposto, si deve ritenere che la condotta dei ricorrenti sia priva di profili censurabili. Le domande attoree, relative all'annullamento delle sanzioni, vanno quindi accolte.

La spese di lite seguono la soccombenza e si liquidano come da dispositivo.

Tuttavia la complessità delle questioni trattate giustifica la compensazione delle spese di lite in ragione della metà.

P.Q.M.

Visto l'art. 429 c.p.c., ogni diversa istanza eccezione e deduzione respinta, in accoglimento del ricorso, dichiara la legittimità del comportamento tenuto dai ricorrenti, Acierno Giuseppe Bonavita Gino, il giorno 28.10.2004, alla conduzione, rispettivamente, dei treni 42348 e 44309 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, conseguentemente, annulla la sanzione disciplinare irrogata ai predetti con lettera del 27.12.2004;

dichiara tenuta e condanna Trenitalia s.p.a., in persona dell'institore p.t., alla rifusione delle spese di lite, spese che liquida in complessivi € 509,00, di cui € 292,00 per diritti, compensandole in ragione della metà.

Sentenza esecutiva ex lege.

Torino, 9 novembre 2006



IL FUNZIONARIO DI CANCELLERIA
Dott.ssa Maria Lucia LAURO

Il Giudice

Dott. Maurizio Alzetta

DEPUB.

Oggi

30 NOV. 2006

IL FUNZIONARIO DI CANCELLERIA
Dott.ssa M. G. LAURO

REPUBBLICA ITALIANA
In nome della Legge

COMANDIAMO a tutti gli Ufficiali Giudiziari che ne siano richiesti ed a chiunque spetti mettere a esecuzione il presente titolo, al Pubblico Ministero di darvi assistenza, a tutti gli ufficiali della Forza Pubblica di concorrervi quando ne siano legalmente richiesti.

E' COPIA CONFORME A QUELLA RILASCIATA IN FORMA ESECUTIVA A RICHIESTA DELL'AVV. DANIELE NELL'INTERESSE DI

Torino, 19.12.06

IL CANCELLIERE
Paola DIAMBROSIO

