

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO

(Art. 7 – Legge 20 maggio 1970 – n. 300)

OGGETTO: Provvedimento disciplinare del 20.01.2006 comminato da Trenitalia Spa al proprio dipendente Sig. consistente nella **SOSPENSIONE DI GIORNI 4** dal servizio e dalla retribuzione.

Il giorno 15 maggio e il 06 giugno 2006, presso la sede della DIREZIONE Provinciale del Lavoro di Grosseto, si è riunito il Collegio di Conciliazione ed Arbitrato di cui all'art. 7 della legge 20 maggio 1970 n.300, costituito con decreto direttoriale n.229/rs del 21.03.06 e successive integrazioni, su ricorso avanzato dal Sig. avverso il provvedimento disciplinare in oggetto.

Del Collegio fanno parte :

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| - Sig. <u> </u> | - Membro di Parte Attrice- |
| - Sig. <u> </u> | - Membro di Parte Convenuta- |
| - Dr. <u> </u> | - in qualità di Presidente |

Insediato il Collegio, il Dr. , assumendo le funzioni di Presidente, prima di dare corso all'esame della questione oggetto della presente controversia, ritiene doveroso richiamare alla cortese attenzione degli arbitri di parte, per sommi capi, la natura dell'attività del Collegio, i compiti allo stesso assegnati, nonché i principi di carattere generale su cui debbono basarsi le decisioni dei membri.

In primo luogo, l'attribuzione ai membri di poteri di conciliazione e di attività negoziale per il regolamento degli interessi delle parti, a prevalente contenuto equitativo.

A seguito del mandato loro conferito, gli arbitri sono tenuti ad esperire il tentativo di conciliazione fra le parti in causa; in caso di fallimento dovranno accertare la sussistenza o meno dei presupposti circa la legittimità del provvedimento sanzionatorio e quindi, se il comportamento del lavoratore ed i fatti allo stesso contestati rientrano nella tipologia delle infrazioni previste dal codice disciplinare vigente e nel caso se sia stato osservato il criterio interpretativo –applicativo sancito in via generale dall' art. 2106 cc sulla proporzionalità della reazione alla gravità dell' inadempimento rilevato.

Come richiesto dal Presidente i membri di parte passano ad esporre – puntualizzando e confutando in contraddittorio tra di loro – gli aspetti più salienti della controversia.

Si provvede pertanto alla ricostruzione dei fatti storici che hanno generato il provvedimento disciplinare de quo.

IN FATTO

Con lettera del 05.01.2006 l'Azienda contestava al lavoratore quanto segue:

"...Il giorno 18 dicembre 2005, Ella con M40 n.19 avvisava il Capo deposito del Suo Impianto che non avrebbe effettuato il servizio ad agente unico sul treno 3123 in partenza da Firenze per Livorno alle ore 12.27 del 18.12.2005 perché lo stesso a suo dire " è in palese contrasto con le norme vigenti (Dlgs626/94). lo stesso giorno il Capo Deposito dell'impianto, con M40 n.1 Le ordinava di effettuare il treno 3123 come da Suo turno previsto per quel giorno dal modulo TV2.

A seguito del suddetto comando, Lei ribadiva con M40 n.20 quanto comunicato con M40 n.19.

Il Capo deposito le ribadiva l'ordine di effettuare il treno 3123 con m40 N.2 al quale Lei rispondeva con M40 n.21 ribadendo la sua posizione comunicata con M40 n.19 e n.20.

Nel ribadire l'ordine effettuato con precedenti M40, il Capo deposito La diffidava, con M40 n.3 dal perseverare nel suo rifiuto e Le comunicava che non sarebbe stata utilizzata la sua prestazione per quella giornata per Suo fatto e colpa.

A causa del suo rifiuto per garantire il regolare servizio alla clientela il Capo Deposito era costretto ad utilizzare un altro macchinista con pagamento di straordinario...

Il lavoratore esponeva le proprie giustificazioni con lettera non datata.

- Con nota del 20.01.2006 l'Azienda, non accogliendo le giustificazioni prodotte, procedeva a comminare la sanzione in oggetto.

L'arbitro nominato dal lavoratore, Sig. _____, manifesta il proprio disappunto in ordine alla legittimità della sanzione comminata al Sig. _____ in ragione del fatto che il comportamento del lavoratore scaturisce da presunte violazioni della Trenitalia spa in materia di sicurezza dei lavoratori.

Lo stesso _____ fa notare, che l'art. 4 del Dlgs 626/94 obbliga il datore di lavoro all'osservanza delle misure generali di tutela per la protezione della salute ivi compresa *la riduzione del rischio alla fonte*.

In ragione di questo, con l'attuazione dei turni in vigore dal 1 settembre 2003 la DTR Toscana, in cui si prevede l'effettuazione di treni con un unico agente addetto alla condotta si ravvisano delle gravi violazioni a carico dell'azienda.

In particolare, l'arbitro di parte ricorrente, si sofferma sulla nota 1 dell'art.3 dell'IPCL che recita: *"Per mezzo di trazione deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile (carrozza pilota, rimorchio, ecc)."* I mezzi di trazione che la DRT Toscana utilizza per l'effettuazione di treni con unico agente addetto alla condotta non sono dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo, e che al riguardo nulla garantisce la fornitura di apparati palmari in dotazione al personale dei treni operanti sul sistema terra-treno della rete privata virtuale di RFI spa.

L'arbitro di parte convenuta Sig. _____, in premessa, fa notare che il dipendente deve svolgere con diligenza e con spirito collaborativo le proprie mansioni osservando le disposizioni contrattuali ed i regolamenti dettati dall'azienda, e che nella caso di specie il sig. _____ contravveniva a tali principi sottraendosi all'ordine impartito dal Capo Deposito con M40 n.1 e rinnovato con M40 n.2 e n.3 secondo cui doveva essere effettuato il treno 3123 in conformità al turno assegnato e previsto per quel giorno dal modulo TV2.

In ordine poi, alle contestazioni mosse in materia di *sicurezza* dall'arbitro di parte ricorrente, lo stesso _____ fa osservare che la valutazione dei rischi e della loro riduzione alla fonte, oltre alla predisposizione delle misure di emergenza da attuare in caso di pronto soccorso, di evacuazione e di pericolo immediato, nonché l'uso dei segnali di avvertimento e di sicurezza, è rimessa dal Legislatore, nella sfera di esclusiva competenza del Gestore dell'infrastruttura. Ed è proprio l'allegato n.1 alle Disposizioni n.36/2004 recante *"Norme di esercizio per l'uso della telefonia mobile su linee servite GSM-R(...)* emanate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale che prescrive, nella Parte Prima, punto 1.2 Dotazioni telefoniche, *"le cabine di guida dei rotabili dovranno essere attrezzate con terminali GSM-R di tipo veicolare (omissis). Per i soli rotabili già in servizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria, l'utilizzo di telefoni GSM-R di tipo palmare, in grado di ricevere le 'chiamate di emergenza' e dotato di pulsante dedicato per effettuare le 'chiamate d'emergenza' "*.

Gli stessi apparecchi di cui sopra sono stati forniti al personale, precisa _____

Considerazioni IN FATTO e IN DIRITTO del Terzo Arbitro

In ragione del complesso quadro tecnico- giuridico in cui la fattispecie esaminata e discussa viene ricondotta, si ritiene necessario in via preliminare, distinguere la struttura del rapporto di lavoro e quindi ogni aspetto contrattuale che ne discende, dal piano di applicazione normativo e legale riferito alla materia della protezione della salute e sicurezza dei lavoratori.

Dalla approfondita discussione, nell'ambito delle sedute avute, e dalla relativa documentazione depositata agli atti dalle parti, appare inconfutabile l'avvenuta violazione da parte del lavoratore a fronte di una direttiva predisposta dall'azienda e finalizzata al conseguimento del servizio reso nello svolgimento della propria attività

Si tratta tuttavia di comprendere, le ragioni che hanno sostenuto l'elemento psicologico del lavoratore nel porre in essere azioni, che hanno poi dato luogo a vere e proprie omissioni della stessa attività lavorativa da lui prestata.

Il D.Lgs 19 settembre 1994 n.626, in attuazione di una serie di direttive comunitarie, riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, prescrive misure in tutti i settori di attività privati o pubblici.

Tra questi si riconosce la valutazione dei rischi (art.3 lett.a), che deve essere fatta dal datore di lavoro nell'ambito dell'attività dell'azienda o dell'unità produttiva ... anche nella scelta delle attrezzature di lavoro e delle ... (art.4).

In tal senso, Trenitalia spa ha provveduto a regolamentare tutta una serie di fattispecie ritenute a rischio e/o di pericolo, durante la condotta dei treni e non, attraverso l'elaborazione di istruzioni generali per il personale di servizio oltrechè ad un manuale per il soccorso ai treni.

Per il caso in argomento, si ritiene di dover prendere in esame le disposizioni contenute nel "Istruzione per il servizio del personale di condotta delle locomotive", e in particolare le previsioni dell'art.3 che disciplinano *la presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni*. Il comma 1 recita: *"I mezzi di trazione (deve intendersi qualsiasi rotabile munito di trazione propria anche quando è telecomandato da altro rotabile – carrozza pilota, rimorchio, ecc.) in servizio ai treni circolanti sui binari della Infrastruttura Ferroviaria Nazionale devono essere affidati al personale (di condotta o di macchina) in possesso di specifica abilitazione alla condotta rilasciata secondo le disposizioni emanate dal gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale stessa, rispettando i seguenti criteri:*

-due agenti addetti alla condotta, di cui uno con funzioni di primo agente e l'altro di secondo agente;

-un agente addetto alla condotta (anche solo guidatore) nei seguenti casi :

- a) mezzi di trazione , dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura (sottosistema di bordo) che attua il controllo della marcia del treno (ETCS, SCMT, ecc) circolanti sulle linee attrezzate con i corrispondenti o compatibili sottosistemi di terra;*
- b) mezzi di trazione in servizio ai treni composti di mezzi leggeri con tutti gli elementi intercomunicanti e con freno continuo e funzionante su tutto il convoglio e i treni navetta in telecomando effettuati da locomotiva con cabina di guida intercomunicante con il comparto viaggiatori, dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno/bordo-bordo ed attrezzati con apparecchiatura che attua almeno la funzione di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta (vigilante) con azione sul freno continuo, circolanti su determinate linee, non attrezzate con i sistemi di cui alla precedente lettera a) individuate dal gestore Dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale . Tali linee sono riportate nell'Orario di servizio;*
- c) ...omissis...*

Appare evidente, che l'impiego dell'unico agente deve garantire le condizioni sopra riportate, con particolare attenzione alle apparecchiature radiotelefoniche per il collegamento terra-treno/bordo-bordo utili in caso di immediata necessità.

Al riguardo cita l'azienda: "in coerenza con quanto previsto all'art.4 delle disposizioni N.35 del 30.07.2004 emanate dal Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale – Attivazione del sistema radio GSM-R-, per i soli rotabili già in servizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria (omissis) l'utilizzo di telefoni cellulari palmari di tipo GSM-R, in grado di ricevere le *chiamate di emergenza* e dotato di pulsante dedicato per effettuare le chiamate di emergenza.

E ancora : l'Allegato n.1 alla disposizione n.36 /2004 recante "Norme di esercizio per l'uso della telefonia mobile su linee servite da sistema GSM – R (...) emanate dal Gestore dell'Infrastruttura FN ,nella prima parte, punto 1.2, 'Dotazioni telefoniche' che le cabine di guida dei rotabili dovranno essere attrezzate con terminali GSM-R di tipo veicolare (omissis). Per i soli rotabili già in servizio o in corso di immissione è ammesso in via transitoria l'utilizzo di telefoni GSM-R di tipo palmare, in grado di ricevere le chiamate di emergenza e dotato di pulsante dedicato per effettuare le *chiamate di emergenza*.

In termini di soccorso immediato, è da ritenersi di estrema importanza l'effettiva funzionalità della telefonia mobile di cui sopra accennato: in particolare in caso di emergenza o malore del macchinista , momento in cui la segnalazione dell'evento deve essere immediata e tempestiva.

Sull'argomento, sono emerse posizioni delle parti, diametralmente opposte.

Dalla documentazione visionata relativa ad accertamenti svolti da parte della ASL 1 di Torino , emergono numerose contraddizioni in termini di sicurezza tra le misure approntate dall'azienda e le verifiche effettuate, tali da contestare a carico di quest'ultima la violazione dell'art.4 comma 2 Dlgs.626/94, ritenendo insufficiente la valutazione dei rischi con particolare riferimento alle procedure di associazione/dissociazione del cellulare al treno del personale di condotta e di bordo, nonché alla sicurezza del macchinista di treni condotti ad Agente Unico.

In quest'ultimo caso, oltre alle numerose problematiche sollevate, si fa rilevare come la Comunicazione Organizzativa n.17/ad del 30 luglio 2001, inserita in premessa tra le misure idonee a regolamentare proprio situazioni di particolare gravità e adottate da Trenitalia spa, non prenda in considerazione tra i possibili macro scenari incidentali, anche quello del malore del macchinista.

Lo stesso, peraltro, è considerato nelle istruzioni per il servizio del personale di condotta delle locomotive (art.40 comma 23), come caso per il quale occorre soccorso e prevede che il treno sia condotto fino alla prossima stazione dall'aiuto macchinista. Tale situazione in caso di treno condotto da agente unico non appare realizzabile in quanto in cabina di guida è prevista, accanto al macchinista , la presenza del capotreno con obbligo di provocare, in caso di emergenza, l'arresto del convoglio.

Dalla documentazione tecnica presa in esame, non appare, come l'utilizzo dei telefoni GSM-R di tipo palmare forniti al personale che ne ha fatto richiesta, possa assolvere a funzioni nuove e idonee rispetto alla precedente situazione. Anzi, al riguardo, sempre dagli accertamenti svolti dagli Organi Competenti emergono, significativi elementi di inidonea utilizzazione degli stessi, proprio a seguito della dichiarata e parziale realizzazione iniziale, della copertura del territorio nazionale che lascia esclusa gran parte del territorio toscano.

Se da un lato, non si può affermare che quanto sopra debba ritenersi verità inconfutabile, dall'altro non possiamo tuttavia sottrarsi a manifestare un legittimo dubbio, anche se minimo, sulle possibili o probabili carenze in materia di sicurezza e salute dei lavoratori sin qui trattate.

A nulla rileva, se il Legislatore abbia rimesso la valutazione dei rischi e della loro riduzione alla fonte, nonché la predisposizione delle misure di emergenza da attuare in caso di pronto soccorso, di evacuazione e di pericolo grave immediato, l'uso dei segnali di avvertimento e di sicurezza, nella sfera di esclusiva competenza del Gestore dell' Infrastruttura, atteso che la più volte citata normativa in materia, fa espressamente richiamo agli obblighi del "datore di lavoro": in estrema ratio potrebbe solamente costituire una responsabilità solidale .

Il convincimento del lavoratore di poter mettere a rischio la propria incolumità fisica e quella degli altri, ritenendo violata una norma di carattere penale da parte dall'azienda, atteggiamento tra l'altro che integra le disposizioni contenute nell'art.5 Dlgs.626/1994, oltre all' assenza di un comportamento violativo in termini di dolo o colpa, lo estranea, come peraltro già ribadito in passato in procedure analoghe, dall'applicazione dell'art.51 lett.h.

P.Q.M.

Il presidente, in base al mandato ricevuto :

VISTO	l'art.7 della legge 20 maggio 1970;
ESPERITE	le formalità di rito;
VISTO	il contratto collettivo di categoria;
PRESO ATTO	delle dichiarazioni rese e della documentazione prodotta

D I C H I A R A

NULLO il provvedimento disciplinare di QUATTRO giorni di sospensione, comminato dalla Trenitalia spa al sig. in data 20.01.06.

Viene dato incarico al terzo membro di redigere conforme verbale.

Le spese sono a carico della Trenitalia spa, e quantificate in applicazione delle tariffe vigenti per l'Arbitro Unico per il pubblico impiego.

Così deciso, Grosseto 20 giugno 2006


IL PRESIDENTE
(Dr.)