

TRIBUNALE CIVILE DI ROMA

Sezione Lavoro

(G.U. dott. Conte – ud. 8.6.2009)

Memoria difensiva e di costituzione

Per TRENITALIA S.p.A., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1, assistita dagli avv.ti Enzo Morrigo del Foro di Roma e Prof. Paolo Tosi del Foro di Milano, ed elettivamente domiciliata presso lo studio del primo in Roma, via L. G. Faravelli 22, in virtù di mandato conferito in calce al ricorso introduttivo del giudizio dall'Institore, avv. Antonino Russo, giusti i poteri conferitigli con procura per atto notar Paolo Castellini di Roma del 12.3.2008, rep. n. 72872;

- resistente -

CONTRO

Il sig. Dante DE ANGELIS, assistito dagli avv.ti Pierluigi Panici e Prof. Piergiovanni Alleva;

- ricorrente -

*** **

Con ricorso *ex art.* 414 c.p.c. il sig. De Angelis ha adito il Tribunale del Lavoro di Roma al fine di veder accertata l'illegittimità del licenziamento per giusta causa irrogatogli da Trenitalia S.p.A. con comunicazione dell'8.8.2008, chiedendo quindi al Giudice adito di pronunciare l'annullamento dell'atto di recesso con le conseguenze di cui all'art. 18 Stat. Lav. in termini di ripristino del rapporto di lavoro e risarcimento del danno.

A sostegno delle proprie pretese, il ricorrente adduce il difetto di giusta causa per insussistenza dei fatti addebitati nonché, in ogni caso, per sproporzione della sanzione irrogata rispetto alla gravità degli addebiti.

*** **

Con il presente atto Trenitalia S.p.A., assistita come in epigrafe, si costituisce in giudizio, contestando ed impugnando tutto quanto *ex adverso* dedotto ed eccepito in quanto infondato in fatto ed in diritto, per i motivi di seguito esposti e per quelli che saranno chiariti nel corso dell'udienza di discussione.

*** **

FATTO

Prima di procedere all'esposizione delle ragioni di diritto che inducono a chiedere il rigetto della domanda proposta dal sig. Del Angelis, è opportuno premettere

una esatta ricostruzione dei fatti che hanno condotto la società scrivente ad intimare il licenziamento per giusta causa, previa contestazione di ogni circostanza contenuta nel ricorso introduttivo del giudizio, in quanto non rispondente al vero.

1) In data 14 luglio 2008, durante le operazioni preliminari di controllo e di predisposizione dell'EuroStar 9427 Milano-Roma, in avvicinamento alla stazione di Milano proveniente dal deposito senza passeggeri a bordo, la 12^a ed ultima carrozza si è staccata dal convoglio a causa della rottura di un tenditore di collegamento con la carrozza 11^a.

2) La rottura, come ammesso dallo stesso personale addetto alla condotta del treno, è avvenuta per un mero errore commesso dai macchinisti durante le prove preliminari che obbligatoriamente precedono la fase di partenza, nel corso delle quali il personale è tenuto a verificare la funzionalità delle apparecchiature, ed in particolare di quelle preposte alla sicurezza di marcia del convoglio.

3) Tali apparecchiature – tra le quali v'è il sistema ETCS/SCMT, che interviene operando la frenatura di urgenza nel caso in cui rilevi un'incongruenza nei parametri legati al movimento del treno – si trovano in entrambe le cabine di guida che sono poste alle due estremità del convoglio ETR 500.

4) Nel caso in questione, durante le suddette verifiche, il personale di condotta ha erroneamente lasciato attivo il sistema ETCS/SCMT nella cabina opposta a quella di guida, venendo così a creare una situazione che il sistema rileva come incongruente (cfr. rapporto di servizio redatto dai macchinisti, all. 1).

5) Quando il personale di condotta ha attivato la trazione nella cabina opposta a quella in cui era rimasto indebitamente attivato l'ETCS/SCMT, quest'ultimo ha pertanto rilevato l'incongruenza ed ha operato la frenatura di emergenza del convoglio che, in combinazione con la trazione attivata dal personale nella cabina opposta, ha provocato la rottura del tenditore con il conseguente spezzamento del treno (cfr. relazione di consulenza tecnica disposta dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano, all. 2).

6) Tale spezzamento – avvenuto, ripetesi, durante le fasi preliminari di controllo senza passeggeri a bordo – ha determinato l'immediato arresto dell'intero convoglio (tanto che la carrozza distaccatasi risultava all'esito distanziata di non più di due metri dal resto del treno): il sistema di frenatura continua attivo sui convogli, infatti, garantisce in caso di spezzamento la immediata e contemporanea frenatura di ognuna delle due sezioni in perfetta sicurezza.

7) Gli accertamenti tecnici e le perizie metallografiche disposte a seguito dell'evento hanno dimostrato, inoltre, la assoluta efficienza e corretta manutenzione delle strutture, in particolare del tenditore di collegamento spezzatosi (cfr. ancora all. 2).

8) Si consideri, inoltre, che l'errata manovra del personale di macchina che ha determinato la rottura è possibile solo in fase di partenza – allorché peraltro il treno viaggia ad una velocità talmente ridotta (da 0 a 4/5 km/h) da escludere la possibilità di provocare danno a persone o cose – e non può in alcun modo verificarsi in corsa, durante la marcia del treno.

9) Proprio in forza delle suddette circostanze, si evidenzia che la banca dati sicurezza dell'UIC - *Union internationale des chemins de fer*, alimentata da tutte le ferrovie europee, non censisce gli "spezzamenti", in quanto tale tipologia di evento non risulta rilevante ai fini della sicurezza di esercizio, potendo al massimo dar luogo a momentanee interruzioni della circolazione (cfr. all. 3). Anche il gruppo di lavoro internazionale che opera sotto il coordinamento dell'ERA - *European Railway Agency* per la definizione dei CSI (*Common Safety Indicators*), in ottemperanza a quanto previsto dalla Direttiva 2004/49/CE (Direttiva Sicurezza) non ha incluso l'evento "spezzamento" tra gli incidenti o tra i c.d. precursori rilevanti per la sicurezza di esercizio (cfr. allegati 4-5)

10) Sennonché, in data 18 luglio 2008, alle ore 15.55, l'Agenzia di stampa Adnkronos ha riportato alcune dichiarazioni di Dante De Angelis nelle quali veniva attribuita la causa di quanto accaduto alla mancanza di condizioni di sicurezza nella circolazione degli ETR, ed in particolare a "...PROBLEMI RIGUARDANTI GLI ETR E RELATIVI A MANUTENZIONE, CONTROLLI SULLA MANUTENZIONE E USURA". Nella stessa nota, il ricorrente accusava la dirigenza aziendale di non avere la percezione delle reali condizioni degli ETR e di non essere disponibile a valutare le richieste provenienti dai Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, determinando con tale atteggiamento una situazione di pericolo nell'esercizio ferroviario.

11) Si legge invero nella citata nota: «*NON ABBIAMO ANCORA RICEVUTO ALCUNA CHIAMATA DAI VERTICI AZIENDALI, MA CONFIDIAMO CHE NEI PROSSIMI GIORNI CI SPIEGHINO COSA STA SUCCEDENDO A QUESTI TRENI. NEGLI ULTIMI MESI, COME DELEGATI, ABBIAMO MESSO IN EVIDENZA E SEGNALATO ALL'AZIENDA, A TUTTI I LIVELLI, DALL'AMMINISTRATORE DELEGATO AI DIRIGENTI TERRITORIALI, PROBLEMI RIGUARDANTI GLI ETR E RELATIVI A MANUTENZIONE, CONTROLLI SULLA MANUTENZIONE E USURA. SI TRATTA DI TRENI OLTREMODO SFRUTTATI*». *Lo afferma il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, Dante De Angelis, in merito alla vicenda dell'Eurostar 9427 Milano-Roma, spezzatosi in due tronconi la mattina del 14 luglio scorso pochi minuti prima di entrare in servizio. «C'È AMAREZZA» – continua il delegato Rsu/Rls – «PERCHÉ SI PARLA TANTO DI SICUREZZA E ANCHE DI SICUREZZA SUI TRENI E SUL LAVORO, MA ABBIAMO LA SENSAZIONE CHE CHI SUI TRENI NON CI LAVORA, NON ABBA LA PERCEZIONE IDEALE DELLE REALI CONDIZIONI IN CUI SONO. CERCHIAMO SEMPRE PRIMA UN APPROCCIO COLLABORATIVO CON L'AZIENDA, MA QUANDO I DIRIGENTI NON RISPONDONO ALLE NOSTRE RICHIESTE, SIAMO COSTRETTI A FARE SEGNALAZIONI ALLA PROCURA, COME È AVVENUTO PER LE 'PORTE KILLER', E ALL'OPINIONE PUBBLICA. L'ULTIMA VOLTA CHE SIAMO RIUSCITI A STRAPPARE CON I DENTI*

UNA RIUNIONE CON I DIRIGENTI» - ricorda De Angelis – «SI È FINALMENTE DECISO DI RALLENTARE LA VELOCITÀ DEI PENDOLINI. SUGLI ETR 480, PENDOLINI, INFATTI, SI È VERIFICATA UNA SERIE DI INCIDENTI CON MOTORI CHE PRENDEVANO FUOCO»” (all. 6).

12) In una successiva nota della medesima agenzia di stampa delle ore 18.30 (all. 7), il ricorrente accusava nuovamente la dirigenza aziendale e rigettava qualsiasi ipotesi di errore umano (“NON ACCETTIAMO CHE LA RESPONSABILITÀ SIA SCARICATA, COME AL SOLITO, SU UN ERRORE UMANO DELL’ULTIMO OPERATORE. ESSA È SOLO DELLA CABINA DI COMANDO E DI RESPONSABILITÀ”), nonostante una precedente nota ANSA delle ore 18.19 avesse già precisato che gli stessi macchinisti avevano riconosciuto nel loro errore la causa dell’incidente (all. 8).

13) Con lettera del 24 luglio 2008, l’azienda ha quindi contestato in via disciplinare al ricorrente quanto segue:

“In data 18/7/2008 alle 15.55 l’Agenzia di stampa Adnkronos ha riportato alcune Sue dichiarazioni a seguito dell’incidente occorso il 14/7 u.s., durante le operazioni preliminari di controllo e di predisposizione dell’Eurostar 9427 Milano-Roma, senza passeggeri a bordo, nel corso delle quali la 12° ed ultima carrozza si è staccata dalle restanti 11.

Stando alle Sue dichiarazioni, come virgolettate nella nota dell’agenzia, Lei ha attribuito la causa di quanto accaduto alla mancanza di condizioni di sicurezza nella circolazione degli ETR e in particolare a «... PROBLEMI RIGUARDANTI GLI ETR E RELATIVI A MANUTENZIONE, CONTROLLI SULLA MANUTENZIONE E USURA».

Inoltre, sempre come riportato in virgolettato nella stessa nota di agenzia, Lei ha accusato il management aziendale di non avere la percezione delle reali condizioni degli ETR, così pure di non essere disponibile a valutare le richieste provenienti dagli RLS, determinando con tale atteggiamento una situazione di pericolo nell’esercizio ferroviario.

Ed ancora, malgrado una successiva nota dell’Ansa delle ore 18.19 precisasse che erano stati gli stessi macchinisti del convoglio a riconoscere che l’incidente si era verificato a causa di una loro manovra sbagliata, Lei ha rilasciato una ulteriore dichiarazione, riportata sempre da Adnkronos con nota di agenzia delle ore 18.30, in cui ha accusato nuovamente la dirigenza aziendale, affermando che l’accaduto sarebbe solo causa della «CABINA DI COMANDO E RESPONSABILITÀ» e rigettando qualsiasi ipotesi di errore umano. Il tutto avvalorando la dichiarazione resa con l’affermazione «SULLA BASE DELLA MIA CONOSCENZA DIRETTA DELLA GUIDA DEI TRENI».

Gli accertamenti tecnici disposti dall’Azienda hanno confermato che l’incidente è avvenuto per un mero errore, commesso dai macchinisti durante le prove preliminari che precedono la fase di partenza, errore che ha determinato la rottura di un tenditore di collegamento tra le due vetture. Immediatamente peraltro si è attivato il sistema di

sicurezza che ha impedito il movimento del treno sicché i due tronconi si sono allontanati solo di pochi metri.

Per quanto sopra le dichiarazioni da Lei rilasciate all’Agenzia di stampa e sopra citate appaiono contrarie a verità e quindi del tutto infondate e pretestuose: l’accaduto è stato provocato da ragioni non ricollegabili a problemi di manutenzione.

Inoltre esse gettano grave discredito sulla Società e sulla sua Dirigenza, creando peraltro una grave situazione di procurato allarme ex art. 658 c.p., del tutto ingiustificata nella clientela e nell’opinione pubblica in generale, soprattutto in pieno periodo feriale, in cui i dati del traffico passeggeri raggiungono le punte più elevate dell’intero anno.

E ancora essere ledono gravemente l’immagine della Società, determinando gravi danni per i quali questa società si riserva di agire.

Le Sue affermazioni infondate costituiscono infine palese violazione sia dei Suoi doveri di dipendente ex art. 2105 c.c., sia del corretto modo di svolgere gli specifici compiti a Lei attribuiti dall’art. 50 del D.Lgs. 81/2008 sulla sicurezza, sia delle regole contenute nel Codice Etico del Gruppo F.S. ...” (all. 9).

14) Con successiva lettera dell’8.8.2008, l’azienda, ritenute infondate e comunque insufficienti le giustificazioni addotte dal dipendente, intimava al sig. De Angelis il licenziamento in tronco ex art. 2119 c.c. (all. 10).

*** **

DIRITTO

Il reale svolgimento dei fatti, come sopra rappresentati, dimostra l’infondatezza delle censure mosse nel ricorso avversario e, per contro, la piena legittimità della sanzione espulsiva irrogata, essendo indubbio che nella specie emerge con palese evidenza “*la grave negazione degli elementi essenziali del rapporto di lavoro*” posta in essere dal ricorrente.

È noto, invero, che il diritto del lavoratore subordinato di esprimere liberamente in forma critica il proprio pensiero – diritto riconosciuto ad ogni cittadino ex art. 21 Cost. – è sottoposto a peculiari limiti in considerazione degli obblighi di collaborazione, fedeltà e subordinazione che gravano sul dipendente.

Il diritto di informazione e di critica del dipendente nei confronti del proprio datore di lavoro, dunque, non è tale da consentirne un esercizio illimitato: occorre, al contrario, che sia pur sempre rispettata la verità dei fatti (c.d. continenza sostanziale) e siano poste in essere modalità e termini tali da non ledere il decoro del datore di lavoro (c.d. continenza formale), dovendo in ogni caso essere temperato con altri diritti di pari valore, anch’essi tutelati dall’ordinamento giuridico costituzionale, fra i quali è senz’altro da annoverare il diritto alla reputazione, al decoro ed al prestigio (cfr. Cass. 16 maggio 1998, n. 4952; Cass. 22 agosto 1997, n. 7884).

Il discredito dell'immagine della dirigenza, poi, proprio per la carica che i diretti destinatari ricoprono all'interno della Società datrice di lavoro, è suscettibile di ledere anche l'immagine e la credibilità dell'impresa *tout court* (Cass. 16 febbraio 2000, n. 1749; Cass. 25 novembre 1986, n. 6945).

Ebbene, nell'ipotesi di violazione dei suaccennati limiti, l'esercizio del diritto di critica è da ritenersi illecito e, pertanto, idoneo a giustificare l'esercizio, da parte datoriale, del potere disciplinare, anche nelle sue forme più severe.

In numerosissime occasioni, invero, la giurisprudenza della S.C. ha chiarito che la diffusione di notizie e giudizi pregiudizievoli per l'impresa, comporta la lesione immediata ed irreparabile del rapporto di fiducia (v., tra le tante, Cass. 24.5.2001 n. 7091; Cass. 22.10.1998 n. 10511; Cass. 16.5.1998, n. 4952; Cass. 22.8.1997; n. 7884; Cass. 25.2.1986 n. 1173).

Alla stregua dei principi evidenziati, la decisione di intimare il licenziamento per giusta causa nei confronti del ricorrente per le sue affermazioni infondate riguardo la manutenzione dei treni, che hanno diffuso il timore ingiustificato di treni insicuri con grave danno di immagine (e potenzialmente anche economico) per l'azienda, deve ritenersi assolutamente corretta.

Del tutto pretestuose ed infondate, per contro, appaiono le difese della controparte che – mentre non smentisce di aver pronunciato le affermazioni contestategli (provate, del resto, dalla documentazione in atti) – adduce, al fine di escluderne la rilevanza disciplinare:

- a) una ricostruzione del significato delle espressioni letterali utilizzate dal ricorrente diversa rispetto a quella operata dall'azienda (e, per inciso, da tutti gli organi di informazione che hanno riportato, dandogli vasta eco, le dichiarazioni del De Angelis);
- b) l'inerenza delle suddette dichiarazioni alla specifica carica rivestita dal lavoratore De Angelis, che, in qualità di Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, godrebbe di una sorta di peculiare "irresponsabilità" o immunità (*rectius*: impunità);
- c) nonché, in ogni caso (contraddittoriamente rispetto a quanto sostenuto *sub a*), la correttezza delle dichiarazioni medesime, in quanto riferentisi a fatti realmente accaduti.

A. Quanto al primo argomento, sostiene controparte che, nel primo lancio di agenzia delle ore 15.55 del 18.7.2008, il De Angelis non avrebbe attribuito l'incidente occorso all'ETR a problemi di omessa manutenzione, ma, al contrario, avrebbe dichiarato di non conoscere le cause dell'evento, essendo in attesa di spiegazioni da parte dei vertici aziendali.

In merito, giova riportare nuovamente il testo della dichiarazione incriminata, al fine di rendere evidente *ictu oculi* la assoluta inattendibilità dell'avversa interpretazione,

condotta proprio utilizzando la tecnica dell'extrapolazione delle singole frasi dal contesto strumentalmente imputata alla società, e volta a privare le stesse del reale significato che appare viceversa evidente dalla loro concatenazione e successione.

Il ricorrente ha dichiarato: *“NON ABBIAMO ANCORA RICEVUTO ALCUNA CHIAMATA DAI VERTICI AZIENDALI, MA CONFIDIAMO CHE NEI PROSSIMI GIORNI CI SPIEGHINO COSA STA SUCCEDENDO A QUESTI TRENI. NEGLI ULTIMI MESI, COME DELEGATI, ABBIAMO MESSO IN EVIDENZA E SEGNALATO ALL'AZIENDA, A TUTTI I LIVELLI, DALL'AMMINISTRATORE DELEGATO AI DIRIGENTI TERRITORIALI, PROBLEMI RIGUARDANTI GLI ETR E RELATIVI A MANUTENZIONE, CONTROLLI SULLA MANUTENZIONE E USURA. SI TRATTA DI TRENI OLTREMODO SFRUTTATI”*.

Ebbene, stando alle sue parole, il De Angelis non ha richiesto affatto spiegazioni sull'evento del 14 luglio, bensì sulla situazione complessiva degli ETR (*“CI SPIEGHINO COSA STA SUCCEDENDO A QUESTI TRENI”*), chiaramente lasciando intendere – con allusione quanto mai evidente - che quello fosse da ricondurre, al pari di precedenti episodi, a generali problemi di manutenzione ed usura.

Tale conclusione è ulteriormente avvalorata dal cenno finale del ricorrente all'eccessivo sfruttamento del materiale rotabile in questione, nonché dal riferimento denigratorio alla mancata percezione, da parte dell'azienda, della reale condizione dei treni (*i.e.* carente quanto a manutenzione ed usura), per finire con un richiamo ad un presunto atteggiamento non collaborativo della dirigenza, la cui indisponibilità ad affrontare tale problematica lascia intendere una sostanziale indifferenza dell'azienda alla incolumità del personale dipendente e dell'utenza, tanto da rendere necessario, come evidentemente nel caso *de quo*, ricorrere a denunce alla magistratura ed agli organi di informazione (*“C'È AMAREZZA PERCHÉ SI PARLA TANTO DI SICUREZZA E ANCHE DI SICUREZZA SUI TRENI E SUL LAVORO, MA ABBIAMO LA SENSAZIONE CHE CHI SUI TRENI NON CI LAVORA, NON ABBA LA PERCEZIONE IDEALE DELLE REALI CONDIZIONI IN CUI SONO. CERCHIAMO SEMPRE PRIMA UN APPROCCIO COLLABORATIVO CON L'AZIENDA, MA QUANDO I DIRIGENTI NON RISPONDONO ALLE NOSTRE RICHIESTE, SIAMO COSTRETTI A FARE SEGNALAZIONI ALLA PROCURA, COME È AVVENUTO PER LE 'PORTE KILLER', E ALL'OPINIONE PUBBLICA. L'ULTIMA VOLTA CHE SIAMO RIUSCITI A STRAPPARE CON I DENTI UNA RIUNIONE CON I DIRIGENTI...”*).

Tali riferimenti sarebbero stati invero privi di senso se davvero il De Angelis avesse voluto limitarsi a manifestare la propria ignoranza sulle cause dell'accaduto, ignoranza che avrebbe piuttosto consigliato una prudente attesa dell'esito degli accertamenti tecnici del caso.

L'interpretazione delle dichiarazioni del De Angelis contestata dall'azienda è, significativamente, del tutto analoga a quella fatta propria dai mezzi di informazione che hanno trattato l'evento (cfr. rassegna stampa allegata, a titolo esemplificativo, *sub n. 11*: *“Si spezza l'Eurostar, senza passeggeri. Manutenzione sotto accusa”*, L'Unità del 19.7.08; *“Eurostar spezzato nella stazione. La denuncia dei macchinisti”*, Il Tempo del

19.7.2008; “Milano, tragedia sfiorata su un treno Eurostar”; Ventiquattro Minuti del 18.7.08, etc.).

Tale interpretazione, soprattutto, è accreditata dalle ulteriori dichiarazioni rilasciate dallo stesso De Angelis, come riportate testualmente da lanci di agenzia ed articoli di giornale dei giorni 18/19 luglio ulteriori rispetto a quelli richiamati nella lettera di contestazione.

Si vedano in proposito, a titolo esemplificativo:

- il lancio di agenzia ANSA del 18.7.2008 ore 17.44: “*«NON ACCETTIAMO PIÙ UNA VISIONE DEGLI INCIDENTI PER CUI È SEMPRE L'ERRORE UMANO DELL'ULTIMO OPERATORE A CAUSARLI»:* Dante De Angelis, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza dei macchinisti dell'Assemblea dei ferrovieri, replica così alle spiegazioni date dalle Ferrovie dello Stato circa l'Eurostar che si è 'spezzato' in due tronconi mentre, vuoto, era diretto alla stazione di Milano Centrale. *«NON POSSIAMO TOLLERARE CHE SI ACCUSI IL MACCHINISTA, POICHÉ IL TRENO – dice – È AD AZIONAMENTO ELETTRONICO E NON POSSONO ESSERCI ERRORI DI MANOVRA. CON OGNI PROBABILITÀ SI È TRATTATO DI UN DIFETTO STRUTTURALE O DI INVECCHIAMENTO O INDEBOLIMENTO DEL GANCIO: L'AUTOMAZIONE ELETTRONICA DI CUI SONO DOTATI GLI ETR NON CONSENTE AL MACCHINISTA DI SBAGLIARE. E SE ERRORE UMANO C'È STATO, È DI CHI HA SBAGLIATO A PROGETTARE O A PROGRAMMARE E CONTROLLARE LA MANUTENZIONE. A QUESTO PUNTO CHIEDEREMO ALL'AUTORITÀ GIUDIZIARIA DI ACCERTARE QUALE SIA LA VERITÀ. SIAMO COSTRETTI A DENUNCIARE QUESTI EPISODI DAL SILENZIO DEI FUNZIONARI AZIENDALI CON I QUALI ABBIAMO TENTATO UN APPROCCIO COSTRUTTIVO PER DIFENDERE LA NOSTRA SICUREZZA E QUELLA DEI VIAGGIATORI».* De Angelis ha anche detto che l'Etr 500 che ha 'perso' alcuni vagoni è *«IL NUMERO UNO, CIOÈ IL PRIMO COSTRUITO, CHE È STATO RESTAURATO NEGLI ARREDI, VERNICIATURA E SOFTWARE, MA RISTRUTTURATO SOPRATTUTTO NELL'ASPETTO ESTETICO E MODIFICATO PER L'ALTA VELOCITÀ»*” (all. 12).

- il lancio di agenzia ANSA del 18.7.2008 ore 22.22: “*«NON POSSIAMO TOLLERARE CHE SI ACCUSI IL MACCHINISTA, POICHÉ IL TRENO – dice Dante De Angelis – È AD AZIONAMENTO ELETTRONICO E NON POSSONO ESSERCI ERRORI DI MANOVRA. E SE ERRORE UMANO C'È STATO, È DI CHI HA SBAGLIATO A PROGETTARE O A PROGRAMMARE E CONTROLLARE LA MANUTENZIONE»*” (all. 13);

- l'articolo pubblicato sul quotidiano Libero del 19.7.2008 (“*Errore del macchinista. L'Eurostar si spezza in due*”), dove si legge: “*Il treno in questione «È FRESCO DI AMMODERNAMENTO, È APPENA STATO TUTTO RINNOVATO», insiste Dante De Angelis, macchinista e delegato della sicurezza, «NÉ PUÒ TRATTARSI DI UN ERRORE UMANO, PERCHÉ QUESTI TRENI SONO TUTTI AUTOMATIZZATI: SE SI SGANCIANO DUE CARROZZE È PER UN PROBLEMA DI USURA O DI SCARSA MANUTENZIONE, E DI CONTROLLO SULLA MANUTENZIONE». (...) «NON È UN CASO ISOLATO: DA TEMPO SEGNALIAMO ALLE FS GRAVI EPISODI DI MALFUNZIONAMENTO, MA NON ABBIAMO MAI RISPOSTA», conclude De Angelis, «DOBBIAMO PER FORZA ATTENDERE CHE SI VERIFICHINO UN DISASTRO?»*” (all. 14).

Le dichiarazioni - mai contestate - rilasciate dallo stesso ricorrente contestualmente a quelle oggetto di specifica contestazione (ovvero nelle ore

immediatamente successive) forniscono, ove residuassero ancora dubbi, l'interpretazione autentica del pensiero espresso dal De Angelis.

Questi, pur ignorando (come ora esplicitamente ammette) le cause dell'accaduto, ha ingiustificatamente diffuso notizie diffamanti ed allarmistiche circa pretesi rischi per la sicurezza dovuti a problemi di manutenzione o usura del tutto inesistenti.

Del resto, ancora in data 17.8.2008 il ricorrente, intervistato in merito alla vicenda *de qua*, dichiarava: “*Ho parlato per evitare morti inutili*” (*sic!*) precisando che era “*suo dovere ...quello di dire prima che ci sono dei problemi, di evitare di andare ai funerali*” (cfr. intervista alla giornalista Flavia Amabile pubblicata su La Stampa del 17.8.2008; all. 14bis).

Francamente privo di pregio è altresì l'avverso tentativo di eludere la gravità delle accuse contro la dirigenza (“*ABBIAMO LA SENSAZIONE CHE CHI SUI TRENI NON CI LAVORA, NON ABBLA LA PERCEZIONE IDEALE DELLE REALI CONDIZIONI IN CUI SONO*”), fondato sulla convinzione del tutto illogica che l'uso del termine “*sensazione*” sia di per sé suscettibile di trasformare una dichiarazione esterna (quale quella incriminata) in un pensiero esauritosi nel foro interno del soggetto.

In ordine alla fondatezza della locuzione latina *cogitationis poenam nemo patitur* (“nessuno può subire una pena per i suoi pensieri”) questa difesa non ha nulla da obiettare.

Si dubita fortemente, tuttavia, che detta massima – che esprime il cd. principio di materialità del diritto penale, secondo il quale non può mai esservi reato, né di conseguenza pena, se la volontà criminosa non si materializza in un comportamento esterno – possa trovare applicazione a dichiarazioni espresse, rilasciate ad organi di stampa (e riprese, com'era facilmente prevedibile, da tutti i principali mezzi di informazione, che hanno dato loro ampia diffusione).

In altri termini, il De Angelis era certamente del tutto libero di concepire i pensieri più diversi – finanche gravemente denigratori nei confronti dell'azienda e della sua dirigenza – ma allorché egli ha ritenuto di diffonderli, peraltro a mezzo stampa e senza il benché minimo fondamento fattuale, con ciò ledendo gravemente la sfera giuridica del datore di lavoro, non può che essere chiamato a rispondere di tale comportamento (e non dei pensieri in sé considerati), al pari di ogni altro cittadino e/o lavoratore.

Ricostruito nei suoi esatti termini il senso delle dichiarazioni del ricorrente, non v'è chi non veda come, facendo corretta applicazione dei principi surrichiamati in ordine ai limiti del diritto di critica del dipendente, debba riconoscersi la legittimità del licenziamento *ex adverso* impugnato.

Per analogia al caso di specie, giova segnalare la più recente giurisprudenza di legittimità in materia (**Cassazione, Sezione Lavoro, n. 29008 del 10 dicembre 2008**, Pres. Ianniruberto, Rel. Stile), secondo cui, in base all'art. 2105 c.c., è passibile di licenziamento il dipendente che lede l'immagine dell'azienda con pubbliche accuse prive di fondamento.

Nella fattispecie sottoposta al vaglio della Suprema Corte A.F., dipendente del consorzio C., svolgente servizi di smaltimento rifiuti, nel corso di tre pubbliche assemblee aveva accusato il consorzio di avere indebitamente destinato all'incenerimento il materiale derivante dalla raccolta differenziata anziché provvedere al recupero, al riciclaggio e allo smaltimento differenziato dei rifiuti. Le sue dichiarazioni erano state riportate dalla stampa locale. La pubblica amministrazione locale aveva chiesto al consorzio chiarimenti su quanto riferito dal lavoratore. In seguito a ciò A.F. era stato sottoposto dal consorzio a procedimento disciplinare con l'addebito di avere diffuso informazioni non veritiere e diffamatorie. Il lavoratore si è difeso sostenendo di avere esercitato correttamente il diritto di critica. L'azienda lo ha licenziato. Ne è seguito un giudizio davanti al Tribunale di Verbania, che ha annullato il licenziamento. Questa decisione è stata riformata, in grado di appello, dalla Corte di Torino, che ha ritenuto legittimo il licenziamento, rilevando che le informazioni diffuse dal lavoratore erano risultate non veritiere e pertanto ingiustamente lesive delle reputazione del Consorzio. La Corte ha tra l'altro rilevato che il lavoratore aveva reiterato le sue pubbliche accuse nonostante l'intervento di un assessore che aveva escluso che si fossero verificati gli episodi da lui riferiti. Il lavoratore ha proposto ricorso per cassazione, censurando la decisione della Corte di Torino per vizi di motivazione e violazione di legge, sostenendo di avere correttamente esercitato il diritto di critica.

Ebbene la Suprema Corte ha rigettato il ricorso, affermando che la Corte di Torino ha correttamente accertato il superamento, da parte del lavoratore, dei limiti posti dall'ordinamento all'esercizio del diritto di informazione e di critica. **La forma della critica - ha affermato la Corte - non è civile** non soltanto quando è eccedente rispetto allo scopo informativo da conseguire o difetta di serenità o obiettività o, comunque, calpesta quel minimo di dignità e di immagine cui ogni persona fisica o giuridica ha sempre diritto, ma **anche quando non è improntata a leale chiarezza; ciò si riscontra allorquando si ricorra al "sottinteso sapiente", agli accostamenti suggestionanti, al tono sproporzionalmente scandalizzato e sdegnato, specie nei titoli di articoli o pubblicazioni e, quindi, in genere nelle manifestazioni pubbliche, o comunque all'artificiosa e sistematica drammatizzazione con cui si riferiscono notizie neutre, nonché alle vere e proprie insinuazioni.** La Suprema Corte ha altresì ritenuto che i giudici dell'appello abbiano correttamente accertato la violazione, da parte del lavoratore, del dovere di fedeltà sancito dall'art. 2105 cod. civ.. L'obbligo di fedeltà, la cui violazione

può rilevare come giusta causa di licenziamento - ha affermato la Corte - si sostanzia nell'obbligo di un leale comportamento del lavoratore nei confronti del datore di lavoro e va collegato con le regole di correttezza e buona fede di cui agli artt. 1175 e 1375 cod. civ.; il lavoratore, pertanto, deve astenersi non solo dai comportamenti espressamente vietati dall'art. 2105 cod. civ., ma anche da tutti quelli che, per la loro natura e le loro conseguenze, appaiono in contrasto con i doveri connessi all'inserimento del lavoratore nella struttura e nell'organizzazione dell'impresa o creano situazioni di conflitto con le finalità e gli interessi dell'impresa stessa o sono idonei, comunque, a ledere irrimediabilmente il presupposto fiduciario del rapporto stesso. Ne consegue - ha concluso la Corte - che è suscettibile di violare il disposto dell'art. 2105 cod. civ. e di vulnerare la fiducia che il datore di lavoro deve poter riporre nel lavoratore un esercizio, da parte di quest'ultimo, del diritto di critica che, superando i limiti del rispetto della verità oggettiva, si sia tradotto in una condotta lesiva del decoro della impresa datoriale, suscettibile di provocare con la caduta della sua immagine, anche un danno economico in termini di perdita di commesse e di occasioni di lavoro.

Dette statuizioni (peraltro tratte nella giurisprudenza sia di legittimità che di merito: cfr. Cass., sez. lav., 14-06-2004, n. 11220; App. Napoli, 10-04-2007, in *Orient. giur. lav.*, 2007, I, 814; Trib. Milano, 31-10-2006, *ibidem*, 2007, I, 166) sono senz'altro applicabili *per argumentum a simili* al caso di specie, dovendo pertanto ritenersi che l'esorbitanza della condotta del ricorrente dai limiti di un corretto esercizio della libertà di manifestazione del pensiero abbia pienamente legittimato la reazione datoriale.

Ed infatti in De Angelis, mediante le proprie dichiarazioni:

- ha ricondotto l'evento "spezzamento" ad inesistenti problemi di omessa manutenzione ed usura del materiale rotabile (peraltro si tratta del materiale tecnologicamente più avanzato a disposizione della scrivente);
- ha diffuso un infondato allarmismo, in quanto l'evento in sé non era suscettibile di costituire alcun pericolo per la sicurezza di persone e/o beni (tanto da non essere nemmeno qualificabile come "incidente" secondo i parametri stabiliti dai principali organismi internazionali che presiedono alla sicurezza dell'esercizio ferroviario);
- ha denigrato la dirigenza aziendale, indifferente (a dire del ricorrente) alla sicurezza di personale ed utenza.

B. La gravità delle dichiarazioni oggetto di addebito non è attenuata, ma anzi è resa ancora più intensa della carica rivestita dal De Angelis, il cui ruolo di coordinatore nazionale RLS (con la conseguente ampia conoscenza di macchine, impianti, organizzazione ed ambienti di lavoro) era tale da conferirgli maggiore credibilità agli occhi degli organi di stampa, dell'utenza e dell'opinione pubblica generale. A ciò avrebbe

dovuto fare riscontro una peculiare responsabilità ed obbligo di prudenza a carico del ricorrente.

Provenendo da un soggetto istituzionalmente deputato a collaborare con il datore di lavoro in materia di sicurezza, le affermazioni del ricorrente, invero, sono risultate particolarmente attendibili, determinando così una ancora maggiore efficienza della condotta ad aggredire la sfera giuridica datoriale.

Difficilmente, infatti, avrebbe potuto sospettarsi, anche in virtù del suo ruolo, che il De Angelis, pur ignorando del tutto le cause dell'accaduto - come ora candidamente ammette! - non esitasse ciononostante a diffondere allusioni gravemente denigratorie ed allarmistiche circa una presunta sua riconducibilità a dolose mancanze (in termini di manutenzione e sostituzione di materiali) da parte dell'azienda, laddove invece nella specie mai vi è stato (nemmeno potenzialmente) un qualsivoglia rischio per la sicurezza di persone o cose, tanto meno riconducibile a difetti manutentivi o deterioramento di componenti.

Ciò posto, la carica di RLS non conferisce certamente a chi la ricopre la libertà di compiere atti vietati a qualsiasi altro dipendente senza però pagarne le conseguenze anche dal punto di vista disciplinare. Il RLS sarebbe invero, secondo controparte, un lavoratore subordinato del tutto speciale, al quale spetterebbero, beninteso, i diritti e le tutele di ogni dipendente (retribuzione, ferie, permessi, malattia, diritto di critica etc.), ma non i relativi obblighi (come ad esempio, quello di fedeltà, lealtà correttezza e buona fede nei confronti del datore di lavoro).

Si tratta di una tesi palesemente infondata, che non ha alcun fondamento normativo. Il RLS, infatti, a prescindere dalle particolari guarentigie che l'ordinamento espressamente gli riconosce (tra le quali però non v'è quella teorizzata *ex adverso*), soggiace ai medesimi obblighi di tutti i lavoratori, e se li viola, si espone, come loro, alla reazione disciplinare dell'imprenditore.

Quanto precede - e fermo restando che la carica di RLS non ha natura né finalità di carattere sindacale - trova del resto conforto nella costante giurisprudenza relativa alla posizione del rappresentante sindacale: Cass. 24 maggio 2001 n. 7091 (in *Mass. Giur. Lav.*, 2001, pag. 792 e ss.), ad esempio, nel confermare la legittimità di un licenziamento per giusta causa di un dirigente sindacale che aveva offeso l'onore ed il decoro del proprio datore di lavoro, afferma che, una volta riconosciuto al dipendente-sindacalista il diritto di critica nei confronti del datore di lavoro, “ *.....perché la sua attività è espressione della libertà garantita dagli artt. 21 e 39 Cost.,...*” poi “*..... si pone l'ulteriore problema dei limiti del suo esercizio, ossia delle concrete modalità di espressione del pensiero e dell'attività sindacale, essendo esclusa l'esistenza in capo al rappresentante sindacale di una sorta d'immunità che lo sottragga alla legge...*” . Ed ancora Cass. 16 maggio 1998, n. 4952 (sempre in *Mass. Giur. Lav.* 1998, 663) afferma:

“Alla stregua delle considerazioni sinora svolte non merita alcuna censura la decisione impugnata che, esaminando in maniera attenta il contenuto delle varie accuse mosse dal Basile alla Direzione della Fincantieri di Palermo, ne ha evidenziato il carattere lesivo e la portata diffamatoria, ed ha poi rilevato come il Basile, nonostante il suo ruolo di rappresentante sindacale, non poteva giustificare il suo comportamento con richiamarsi al diritto di critica, per avere violato i limiti che l'ordinamento pone all'esercizio di tale diritto” (nello stesso senso, tra le tante Cass., sez. lav., 17-12-2003, n. 19350; Cass. civ. 22.8.1997, n. 7884; Cass. 22.10.1998 n. 10511; Cass., 3.5.2002, n. 476; Trib. Milano, 23 marzo 2005, in *Lavoro nella Giur.*, 2005, 1100).

In conclusione, dunque, la carica ricoperta dal ricorrente (peraltro, ripetesi, non di natura sindacale) non lo pone al riparo delle conseguenze disciplinari dei suoi comportamenti, ma accentua la violazione degli obblighi di fedeltà imputabile al De Angelis.

La gravità della condotta, inoltre, è parimenti accentuata dal mezzo prescelto dal ricorrente per la propalazione delle sue dichiarazioni (gli organi di stampa): in analogia con quanto previsto in materia di diffamazione dall'art. 595 n. 3 del Codice penale, infatti, il fatto che le affermazioni denigratorie siano amplificate dai *media* costituisce un'aggravante, in quanto aumenta l'idoneità offensiva della condotta posta in essere dall'agente e la reputazione dell'offeso risente di un danno più grave.

C. Venendo, infine, alla confutazione dell'ultimo argomento difensivo avversario, nessun dubbio può sussistere sulla infondatezza, in punto di fatto, delle allusioni del De Angelis.

Questi ha qualificato l'incidente avvenuto all'Etr in data 14.7.2008 come un episodio di omessa manutenzione di un treno eccessivamente usurato, imputabile ad un atteggiamento criminosamente negligente dell'azienda che, inconsapevole delle reali condizioni dei treni, è rimasta colpevolmente sorda alle ripetute segnalazioni dei preposti alla sicurezza.

Ebbene, significativamente controparte non offre in ricorso alcuna prova (o anche solo richiesta di prova) della veridicità delle proprie asserzioni, il cui onere grava interamente sul dichiarante.

La convenuta, per contro, ha ampiamente evidenziato (e comprovato documentalmente) che quanto occorso al treno 9427 non ha alcun collegamento con le infondate denunce del De Angelis.

L'errata manovra del personale di macchina è stata regolarmente verbalizzata nel rapporto di servizio sottoscritto dai macchinisti interessati (all. 1).

Gli accertamenti tecnici compiuti nell'ambito del procedimento penale contro ignoti per disastro colposo aperto dalla Procura di Milano in ordine all'episodio del 14

luglio (ed a quello del tutto analogo del successivo 22 luglio, all.ti 15-15bis), comprensivi di esami metallografici sui tenditori di accoppiamento oggetto di rottura, hanno pienamente confermato la ricostruzione operata dall'azienda (*"La causa della rottura è da attribuirsi alla dinamica longitudinale del convoglio innescata dalla contemporanea partenza in trazione di entrambi i locomotori immediatamente seguita da una frenatura rapida del locomotore slave di coda dovuta all'erronea attivazione della piastra di segnalamento della locomotiva slave"*), escludendo qualsivoglia difetto dei componenti in questione (all. 2).

Il procedimento penale è stato pertanto oggetto di definitiva archiviazione, in quanto *"il reato contestato si ritiene concretizzato con il verificarsi del pericolo cui la propria azione od omissione è diretta. Nella specie, l'evento ipotizzato non risulta essersi verificato"* (cfr. decreto di archiviazione del GIP dr.ssa D'Amato del 20.11.2008, all. 16).

Le denunce del De Angelis si sono dunque rivelate prive di ogni fondamento (e quindi gratuitamente denigratorie ed ingiustificatamente allarmistiche) all'esito degli accertamenti tecnici effettuati non dalla società, ma dalla stessa Magistratura.

Fermo quanto sopra, senz'altro da respingere è infine il tentativo del ricorrente di sviare l'attenzione del Giudicante dal reale significato delle proprie dichiarazioni, rappresentandole come esclusivamente volte a sollecitare un aggiornamento dei sistemi di prevenzione in grado di neutralizzare eventuali errori umani.

Il De Angelis, infatti, come è agevole desumere dalla semplice lettura delle dichiarazioni surriportate (cui si fa ancora una volta rinvio), si è espressamente riferito a problemi di manutenzione ed usura, rilevando come il corretto mantenimento in stato di efficienza e sicurezza del materiale rotabile (e dunque in definitiva la salvaguardia della stessa incolumità dei passeggeri e del personale dipendente) sia questione negletta dall'azienda.

Nessun rilievo, pertanto, assume il fatto che l'azienda (come si dà atto nella relazione peritale disposta in sede penale) sia successivamente intervenuta al fine di evitare il possibile ripetersi di inconvenienti quale quello occorso al treno 9427: Trenitalia, infatti, ha predisposto un intervento *hardware* che consiste nel poter utilizzare una sola chiave di attivazione del sistema SCMT e, in parallelo, ha predisposto un intervento alle specifiche del *software* che disabiliti l'azionamento delle motrici in caso di contemporanea attivazione del sistema SCMT su entrambi i locomotori (cfr. all. 2).

Tale accorgimento peraltro ha realizzato un miglioramento del sistema, e non ha certo posto rimedio ad un grave difetto di progettazione: la *ratio* del SCMT, con due chiavi per inserirlo e disattivarlo sulle due motrici degli Etr 500, era di garantire in caso di incidente sulla motrice di testa un 'paracadute' automatico su quello di coda.

Ebbene, tale opportuno intervento non implica alcun riconoscimento della correttezza della denuncia del De Angelis. Al contrario!

Una cosa è infatti riconoscere la perfettibilità - sempre ovviamente possibile in relazione all'evoluzione tecnologica, alle criticità che possono manifestarsi durante l'esercizio, etc. - di un sistema di prevenzione e sicurezza, la cui mancata adozione peraltro non avrebbe mai, nemmeno in astratto, potuto arrecare danni a persone o cose (in quanto l'errore umano che ha innescato lo spezzamento è possibile solo in fase di partenza durante le operazioni preliminari di verifica, allorché il treno viaggia senza passeggeri a bordo ed a velocità ridottissima, inferiore a 5 km/h; in quanto il sistema di frenatura continua, adottato da circa un secolo nell'industria ferroviaria mondiale, garantisce in ogni caso di spezzamento la immediata frenatura in sicurezza delle due sezioni del treno, etc.).

Altro, invece, è alludere del tutto fantasiosamente - per di più dalla propria posizione qualificata di dipendente con funzioni di RLS - ad una usura e mancata manutenzione dei ganci di collegamento delle carrozze, foriera di possibili disastri ferroviari, in quanto suscettibile di determinarne la rottura con il treno in esercizio a piena velocità. Con ciò diffondendo un ingiustificato allarmismo - peraltro nel periodo estivo, allorché vi è un notevolissimo incremento di traffico, e relativamente ai convogli tecnologicamente più avanzati dell'intero parco della resistente, e sui quali la società notoriamente fa affidamento per il proprio rilancio in termini di immagine ed economici - e provocando un gravissimo danno di immagine all'azienda difficilmente recuperabile.

Quanto sopra è stato esplicitato dalle dichiarazioni rese dall'Amministratore Delegato delle FS (all. 17), che mai, contrariamente a quanto strumentalmente asserito *ex adverso*, ha riconosciuto neppure in minima parte le ragioni del ricorrente.

Commentando i casi di spezzamento avvenuti il 14.7.2008 ed il successivo 22.7.2008 (anch'esso causato, in modo del tutto analogo al primo, dalla mancata osservanza delle procedure operative da parte del personale che, in partenza verso il deposito, ha attivato il dispositivo di sicurezza sulla locomotiva di coda mentre quella in testa iniziava a tirare), l'ing. Moretti ha dichiarato che *“non è mai stata messa a rischio la sicurezza, e non ci sono stati problemi di manutenzione o di usura”*, rilevando quindi il mancato dialogo tra i sistemi di sicurezza posti in coda ed in testa al convoglio (*“il problema si è manifestato solo adesso perché abbiamo ora completato la flotta delle nuove locomotive Etr 500 e i nuovi treni per l'alta velocità sono stati attrezzati con i dispositivi di controllo automatico europei”*) ed attivando quindi la procedura che ha comportato l'adozione degli accorgimenti di cui si è dato atto, al fine di superare l'inconveniente.

Come si vede, dunque, le circostanze riferite non costituiscono affatto una (anche solo parziale) conferma delle infondate affermazioni denigratorie del De Angelis, ma

l'esatto contrario, ricavandosi dalle stesse la più immediata conferma del costante impegno dell'azienda per l'evoluzione e l'adeguamento tecnologico dei treni.

Impegno che, in forza del coerente e razionale sviluppo degli impianti di sicurezza di terra e di bordo (sui quali gli investimenti degli ultimi anni da parte dell'azienda ammontano a 4,4 miliardi di euro) e delle normative di esercizio che fissano il corretto modo di operare degli addetti, ha contribuito a rendere la ferrovia italiana la più sicura d'Europa secondo i dati del UIC, organismo internazionale che riunisce tutte le aziende ferroviarie del mondo (cfr. UIC - Statistics Centre, "*International Railway Statistics 2007*", novembre 2008, nonché statistiche all. *sub* n. 18), e del CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), organismo a cui aderiscono 44 Società ferroviarie dell'Unione Europea.

Riguardo peraltro i pregressi eventi *ex adverso* menzionati (a meri fini impressionistici, atteso che gli stessi sono dedotti in modo del tutto generico e non sono supportati da alcuna richiesta istruttoria), la scrivente non accetta il contraddittorio, limitandosi a rilevare come gli stessi (che peraltro solo in minima parte hanno riguardato ETR 500), statisticamente ineliminabili, non sono imputabili ad omessa manutenzione ed usura (cfr. comunicazione di Trenitalia alle OO.SS. del 12.2.2008; all. 24).

Quanto, infine, alle vicende relative all'incidente di Crevalcore, il relativo procedimento penale a carico di dieci dirigenti del gruppo FS accusati di disastro ferroviario colposo, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime, si è concluso con l'assoluzione per non aver commesso il fatto di tutti gli imputati, assoluzione disposta dal GUP in accoglimento peraltro della conforme richiesta del Pubblico Ministero.

Anche sotto tale profilo, pertanto, la domanda è infondata e merita di essere rigettata di conseguenza.

D. Tutto quanto sopra esposto in fatto ed in diritto fornisce ampia dimostrazione della sussistenza, nella specie, di una giusta causa di recesso immediato dal rapporto *ex* art. 2119 c.c.

Al fine di offrire al Giudicante, *ad abundantiam*, ulteriori elementi che consentano di apprezzare la (oramai definitiva) lesione di quel particolare elemento fiduciario, che è la connotazione essenziale del rapporto di lavoro e che costituisce la garanzia di un suo corretto e regolare svolgimento, appare peraltro opportuno ripercorrere i precedenti comportamenti ed addebiti disciplinari del De Angelis, limitatamente a quelli di maggiore gravità.

Tanto, in ossequio al noto insegnamento giurisprudenziale in forza del quale il principio di corrispondenza fra la contestazione preventiva dell'addebito e la «causa» del licenziamento comporta senz'altro l'irrelevanza dei fatti non contestati quali elementi costitutivi della «mancanza» addotta a motivazione del licenziamento, ma non esclude

tuttavia che i fatti stessi possano essere presi in considerazione, anche nell'eventuale nesso di continuazione fra loro e con i fatti contestati, quali circostanze confermatrice della significatività degli addebiti posti a base del licenziamento, al fine di valutare la gravità del comportamento sotto il profilo psicologico delle inadempienze del lavoratore e la proporzionalità della sanzione (in termini, *ex multis*, Cass., sez. lav., 23-01-1998, n. 624; Cass., sez. lav., 21-05-1998, n. 5090).

Ebbene, si consideri allora che:

15) con provvedimento del 25.2.1998 il De Angelis veniva sanzionato con 4 giorni di sospensione dal servizio e dalla retribuzione per aver rilasciato ad una trasmissione televisiva Rai le seguenti dichiarazioni: “...*la cattiva manutenzione della linea, la disattenzione e la disaffezione dell'intera Azienda alle linee locali ha causato altri gravissimi incidenti che solo per caso questa volta non hanno causato una tragedia... questa linea non ha più la manutenzione di una volta*”;

16) a seguito dell'impugnazione giudiziale promossa dal lavoratore avverso il lodo arbitrale che aveva confermato la suddetta sanzione, riducendola di un giorno, il Tribunale di Roma, con sentenza n. 19478/01 (mai impugnata *ex adverso*), rigettava il ricorso evidenziando: “...*il De Angelis non si è limitato a riferire fatti obiettivi quali la verifica di incidenti, la possibilità di un loro accadimento, la mancanza di certa manutenzione prima di un incidente, la propria opinione su rimedi a determinate situazioni, ma ha espresso degli apprezzamenti e dei giudizi negativi del tutto soggettivi sull'operato dell'Azienda accusandola di “disattenzione” e “disaffezione” in sua assenza e nell'impossibilità per la stessa di difendersi. inoltre usando un mezzo di vasta e rapida diffusione delle notizie quale quello televisivo.*

Non c'è dubbio che l'accusa di disaffezione e disattenzione nell'espletamento della propria attività sia lesiva dell'immagine del datore di lavoro che gestisce una impresa di trasporto pubblico e sia ancor più grave allorché sia esplicitata da un suo dipendente perché tale qualifica conferisce alla stessa un ampio grado di attendibilità che il ricorrente, anche consigliere comunale e quindi partecipe della vita pubblica, non poteva non conoscere.

Questo giudice ritiene, quindi, che il diritto di manifestazione del pensiero, che indubbiamente ha anche il lavoratore, non possa sostanzialmente essere lesivo dell'altrui dignità a prescindere dalla veridicità dei fatti sui quali si fondano” (all. 19).

17) Il giorno 3.12.2002 il ricorrente, in servizio sul treno 9331 delle ore 06.44 Perugia/Roma, si rifiutava di eseguire quanto reiteratamente ordinatogli per iscritto dal Capo Deposito di Ancona, ovvero di effettuare il treno da Perugia a Foligno, affiancato dal Capo Treno, per la sostituzione del macchinista Santini colpito da un malore

(comunicato all'azienda alle ore 06.09 dello stesso giorno e quindi non in tempo utile per effettuare la sostituzione);

18) in tal modo il De Angelis ha contravvenuto a quanto disposto dall'art. 40 co. 24 IPCL (*“Nel caso di improvvisa mancanza o di malore dell'aiuto macchinista e quando non sia possibile sostituirlo con altro agente di pari qualifica, si può provvedere, sino alla stazione in cui sia disponibile altro aiuto macchinista, con un agente del treno o di stazione...”*), nonché dall'art. 51 lett. h) del CCNL Attività Ferroviarie (a mente del quale il dipendente *“deve eseguire gli ordini inerenti alla esplicazione delle proprie funzioni o mansioni che gli siano impartiti dai superiori gerarchici e funzionali; se l'ordine è palesemente contrario ai regolamenti e istruzioni deve farne rimostranza al superiore che l'ha impartito, dichiarandone le ragioni; se l'ordine è rinnovato per iscritto, ha il dovere di darvi esecuzione...”*);

19) il rifiuto di De Angelis ha causato la soppressione del treno;

20) all'esito del relativo procedimento disciplinare, l'Azienda ha irrogato al De Angelis la sanzione di sette giorni di sospensione dal servizio e dalla retribuzione: la procedura di impugnazione arbitrale promossa dal lavoratore si è estinta per mancata designazione dell'arbitro da parte del De Angelis (cfr. all.ti *sub* n. 20).

21) Nei giorni 6, 7, 8, 11 e 19 agosto 2005, il De Angelis, all'atto di prendere servizio per la condotta dei treni cui era assegnato, ha contestato la mancanza nella cabina di guida della locomotiva della Cassetta di Pronto Soccorso ai sensi dell'art. 2 n. 1 del DM 388/2003, ritenendo il Pacchetto di Medicazione, presente ai sensi dell'art. 2 n. 5, DM cit., non conforme alle norme antinfortunistiche (cfr. all.ti *sub* n. 21);

22) il DM 388/2003 prevede che *“nelle aziende o unità produttive che hanno lavoratori che prestano la propria attività in luoghi isolati, diversi dalla sede aziendale o unità produttiva, il datore di lavoro è tenuto a fornire loro il pacchetto di medicazione”* e non la cassetta di pronto soccorso (art. 2 n. 5).

23) la protesta del ricorrente, che in ciascuna occasione ha preteso la consegna della Cassetta di Pronto Soccorso prima della partenza del treno cui era stato assegnato in servizio di condotta, ha determinato forti ritardi in partenza;

24) in ciascuna occasione l'Azienda ha avviato procedimenti disciplinari nei confronti del ricorrente, culminati nell'irrogazione di sanzioni conservative per un totale di sette giorni di sospensione dal servizio e dalla retribuzione.

25) In data 10 marzo 2006 il ricorrente è stato licenziato per giusta causa per essersi rifiutato di condurre e finanche abbandonare un ETR 480 attrezzato con il dispositivo Vacma (cfr. all.ti *sub* n. 22). Ed infatti:

26) in data 4.2.2006 il De Angelis doveva effettuare un servizio di condotta come secondo agente sul treno ETR 480 ES 9311 (Bolzano-Roma), in partenza della stazione di Bologna centrale alle ore 12.04, con 350 passeggeri a bordo;

27) salito sulla cabina di guida, il De Angelis, in considerazione dell'attrezzaggio del treno con il dispositivo Vacma (ritenuto dannoso per la salute del macchinista ed oggetto pertanto, all'epoca, di contestazione da parte dell'organizzazione sindacale del ricorrente), chiedeva la sostituzione del locomotore;

28) a fronte di tale richiesta, il Capo Deposito dell'impianto di Bologna – reiterato più volte per iscritto l'ordine di condotta senza esito alcuno – alle ore 12.13 (9 minuti dopo la prevista partenza del treno) sollevava dal servizio il macchinista De Angelis e provvedeva per la sua sostituzione con altro macchinista in posizione di riserva;

29) il ricorrente, a questo punto, rifiutava di abbandonare la cabina di guida, non consentendo fisicamente - nonostante l'intervento della Polfer - che si provvedesse alla sua sostituzione;

30) solo allorché l'ordine di abbandonare il locomotore veniva reiterato dal Responsabile dell'ITP di Roma San Lorenzo il De Angelis vi ottemperava, consentendo finalmente la partenza del treno alle ore 13.30, con un ritardo di 86 minuti;

31) il licenziamento è stato convertito nella sanzione conservativa di un giorno di sospensione dal servizio e dalla retribuzione per effetto di transazione giudiziale sottoscritta il 10.10.2006, transazione cui la società è stata indotta da fortissime pressioni esterne.

32) Il ricorrente è stato infine sanzionato nel marzo 2007 con il massimo della multa per violazione dell'obbligo di reperibilità in occasione di malattia (cfr. all.ti *sub* n. 23);

33) In data 13.3.2007, infatti, il De Angelis ha partecipato ad una assemblea sindacale dalle ore 10.00 alle ore 15.00, nonostante fosse in posizione di malattia;

34) La sanzione è stata confermata con lodo emesso dal Collegio arbitrale tenutosi presso la DPL di Roma a seguito di impugnazione promossa dal dipendente.

I precedenti evidenziati forniscono la più evidente dimostrazione della pervicace tendenza del ricorrente ad esorbitare dai limiti di una corretta attività di rappresentanza dei lavoratori in materia di sicurezza, in spregio degli obblighi sul medesimo gravanti quale lavoratore subordinato della resistente (che, ripetesì, non subiscono alcuna "attenuazione" in dipendenza del ruolo rivestito dal De Angelis) e facendo affidamento su una pretesa impunità che dovrebbe essergli garantita dal suo ruolo sindacale, ma che non trova riscontro in alcuna norma del nostro ordinamento giuridico.

Ne risulta ancor più enfatizzata, ove ve ne fosse bisogno, la gravità sotto il profilo soggettivo degli addebiti posti alla base del provvedimento espulsivo, che non potrà dunque che essere confermato.

*** **

In via subordinata

In via subordinata, la scrivente società chiede che venga dichiarata la legittimità del licenziamento irrogato al ricorrente sotto il profilo del giustificato motivo soggettivo.

Infatti, nella non creduta ipotesi in cui l'Ill.mo Giudicante dovesse ritenere che il comportamento del sig. De Angelis non configuri una giusta causa di licenziamento, si chiede che, attesa la convertibilità dello stesso (cfr., da ultimo, Cass., sez. lav., 14-06-2005, n. 12781), venga comunque accertata la legittimità dell'intervenuta risoluzione, integrando la condotta del ricorrente un notevole inadempimento degli obblighi contrattuali del prestatore di lavoro.

*** **

Detraibilità dell'*aliunde perceptum*

Si eccepisce, nella denegata ipotesi in cui l'adito Giudice dovesse ritenere provata la illegittimità del recesso, l'eccessività del preteso risarcimento.

E' del tutto pacifica, invero, la detraibilità dal risarcimento asseritamente spettante al ricorrente del c.d. *aliunde perceptum* (v., per tutte, autorevolmente, Cass. S.U. 3 febbraio 1998 n. 1099) che il medesimo dovesse aver percepito, a qualsiasi titolo, a seguito del recesso, qualora detta circostanza dovesse essere accertata.

In caso contrario, del resto, la colpevole inerzia del ricorrente, che non si è attivato per cercare un altro posto di lavoro, assume rilevanza in virtù del principio della non risarcibilità dei danni evitabili mediante l'uso dell'ordinaria diligenza ai sensi dell'art. 1227, co. 2, c.c., determinando la detraibilità dell'*aliunde percipiendum* (Cass. 26 novembre 1994 n. 10072; Cass. 14 giugno 1994 n. 5766).

Deve rilevarsi, in proposito, che il secondo comma dell'art. 1227 c.c., per costante affermazione giurisprudenziale, postula non già l'astensione del creditore da comportamenti idonei ad aggravare il pregiudizio, bensì un impegno positivo al compimento delle attività che possano evitare l'aggravamento del danno (v., *ex multis*, Cass. 14 gennaio 1992 n. 320), atteso che "*negligente è non soltanto il comportamento illecito ma anche quello che rivela un esercizio di facoltà discrezionali idoneo a danneggiare altri senza proprio legittimo vantaggio*" (Cass. 26 novembre 1994 n. 10072).

Si invita, pertanto, l'adito Giudice a procedere, eventualmente in via equitativa ex artt. 1223 e 1226 c.c., alla riduzione del risarcimento in considerazione dell'inerzia del lavoratore nel reperimento di altra occupazione, nonché del rinvio della tutela del diritto

leso, determinato dall'ingiustificato ritardo con il quale il ricorrente ha provveduto ad introdurre il giudizio.

*** **

Tanto premesso e considerato la scrivente Società, assistita come in epigrafe, così

CONCLUDE

Piaccia all'Ill.mo Giudice adito, disattesa ogni contraria istanza eccezione e deduzione, rigettare il ricorso in quanto infondato in fatto ed in diritto e, comunque, perché sfornito di prova. Gradatamente, convertire il licenziamento per giusta causa in licenziamento per giustificato motivo soggettivo. In via subordinata si chiede che, nella non creduta ipotesi di accoglimento della domanda, si tenga conto nella eventuale condanna di pagamento di somme di denaro di quanto percepito, a qualsiasi titolo, dal sig. De Angelis.

Con vittoria di spese, competenze ed onorari.

In via istruttoria si chiede, solo in caso di contestazione e senza inversione dell'onere della prova, ammettersi l'interrogatorio formale del ricorrente e, all'esito, la prova testimoniale sulle circostanze di fatto contenute nel presente atto ed, in particolare, su quelle contraddistinte dai capitoli da 1) a 34), espunte da eventuali giudizi e valutazioni e precedute dalla locuzione "vero è che", nonché sulle seguenti circostanze:

35) In data 18.7.2008, intorno alle ore 17.44, il De Angelis ha rilasciato all'agenzia di stampa ANSA le seguenti dichiarazioni: «Non accettiamo più una visione degli incidenti per cui è sempre l'errore umano dell'ultimo operatore a causarli. Non possiamo tollerare che si accusi il macchinista, poiché il treno è ad azionamento elettronico e non possono esserci errori di manovra. Con ogni probabilità si è trattato di un difetto strutturale o di invecchiamento o indebolimento del gancio: l'automazione elettronica di cui sono dotati gli Etr non consente al macchinista di sbagliare. E se errore umano c'è stato, è di chi ha sbagliato a progettare o a programmare e controllare la manutenzione. A questo punto chiederemo all'autorità giudiziaria di accertare quale sia la verità. Siamo costretti a denunciare questi episodi dal silenzio dei funzionari aziendali con i quali abbiamo tentato un approccio costruttivo per difendere la nostra sicurezza e quella dei viaggiatori. [Il treno l'Etr 500 coinvolto dallo spezzamento del 14.7.2008 è] il numero uno, cioè il primo costruito, che è stato restaurato negli arredi, verniciatura e software, ma ristrutturato soprattutto nell'aspetto estetico e modificato per l'alta velocità»;

36) In data 18.7.2008 il De Angelis ha rilasciato al redattore del quotidiano "Liberò" Alessandra Stoppa le seguenti dichiarazioni: "Il treno in questione «È FRESCO DI AMMODERNAMENTO, È APPENA STATO TUTTO RINNOVATO», insiste Dante De Angelis, macchinista e delegato della sicurezza, «NÉ PUÒ TRATTARSI DI UN ERRORE UMANO, PERCHÉ QUESTI TRENI SONO TUTTI AUTOMATIZZATI: SE SI SGANCIANO DUE CARROZZE È PER UN PROBLEMA DI USURA O DI SCARSA MANUTENZIONE,

E DI CONTROLLO SULLA MANUTENZIONE». (...) «NON È UN CASO ISOLATO: DA TEMPO SEGNALIAMO ALLE FS GRAVI EPISODI DI MALFUNZIONAMENTO, MA NON ABBIAMO MAI RISPOSTA», conclude De Angelis, «DOBBIAMO PER FORZA ATTENDERE CHE SI VERIFICHINO UN DISASTRO?»».

Si indicano a testi, con espressa riserva di integrare la lista sino all'ammissione dei mezzi di prova proposti, i sigg.ri: Cesare Borgia; Donato Carillo; Alessandra Stoppa; Franco Schiavi; Angelo Pira.

Sempre in caso di contestazione, si chiede acquisirsi ex art. 210 c.p.c. dall'Agenzia ANSA - Agenzia Nazionale Stampa Associata soc. coop., con sede in Roma, via della Dataria n. 94, copia del lancio di agenzia del 18.7.2008 ore 17.44 relativo alle dichiarazioni del sig. De Angelis, con l'indicazione dei nominativi dei redattori che hanno provveduto a raccogliere la notizia, ed all'esito ammettere la prova testimoniale di questi ultimi sul capitolo 35) della memoria.

Ordinare ex art. 210 c.p.c. all'UIC, con sede in Parigi (Francia), Rue Jean Rey 16 (75015), nonché al CER- Community of European Railway and Infrastructure Companies l'esibizione delle statistiche e dei rapporti pubblicati relativamente al livello di sicurezza ed incidentalità del sistema ferroviario italiano.

Si chiede, altresì, di assumere, presso la competente Direzione Provinciale del Lavoro, a norma dell'art. 213 c.p.c., informazioni in merito all'eventuale avviamento del ricorrente presso altro datore di lavoro nel periodo successivo alla cessazione del rapporto per cui è causa, e di ordinare, nel caso di esito positivo, al nuovo datore di lavoro l'esibizione dei cedolini paga inerenti al rapporto; si chiede, inoltre, che vengano richieste informazioni scritte all'INPS in ordine al percepimento da parte del sig. De Angelis di reddito da lavoro o da trattamento previdenziale nonché di ordinare al ricorrente, ex art. 210 c.p.c., l'esibizione del libretto di lavoro e dei modelli "CUD" e/o "UNICO" di dichiarazione dei redditi relativi ai proventi percepiti nell'anno 2008 e successivi occorrendi.

Si depositano, in copia (ove non diversamente specificato) e con riserva di produrre gli originali in caso di contestazione, i seguenti documenti:

A) ricorso notificato con delega in calce (originale).

1) rapporto di servizio macchinisti del 14.7.2008;

1bis) atti procedimenti disciplinari a carico dei macchinisti A. Cannone e A. Belardino;

2) relazione di consulenza tecnica Procura della Repubblica di Milano, proc. n. 36425/2008;

3) Tabella A91 con le definizioni di incidenti UIC;

4) Annex 1 DIR 49 CSI;

5) documento finale del GdL ERA per Revisione Annex 1 sui CSI;

6) nota Adnkronos del 18.7.2008, ore 15.55;

- 7) nota Adnkronos del 18.7.2008, ore 18.30;
- 8) nota ANSA del 18.7.2008, ore 18.19;
- 9) lettera di contestazione;
- 10) lettera di licenziamento;
- 11) rassegna stampa dichiarazioni sig. De Angelis (produzione esemplificativa);
- 12) nota ANSA del 18.7.2008, ore 17.44;
- 13) nota ANSA del 18.7.2008, ore 22.22;
- 14) estratto da Libero del 19.7.2008;
- 14*bis*) intervista De Angelis su La Stampa del 17.8.2008;
- 15) comunicato stampa FS del 22.7.2008;
- 15*bis*) atti procedimento disciplinare a carico del macchinista G. Viscione;
- 16) provvedimento di archiviazione GIP dr.ssa D'Amato del 20.11.2008;
- 17) rassegna stampa dichiarazioni ing. Moretti (prod. es.);
- 18) tabelle incidenti tipici BM Europeo e Trenitalia;
- 19) sentenza Trib. Roma n. 19478/2001;
- 20) sanzione disciplinare di 7 giorni di sospensione: atti del procedimento disciplinare e arbitrale;
- 21) nota Trenitalia dell'11.8.2005 e nota De Angelis del 22.8.2005;
- 22) licenziamento del 10.3.2006: atti del procedimento disciplinare e verbale di conciliazione;
- 23) multa: atti del procedimento disciplinare e lodo arbitrale;
- 24) comunicazione di Trenitalia alle OO.SS. del 12.2.2008.

Roma, 20 maggio 2009

avv. Enzo Morricco

avv. prof. Paolo Tosi