

TRIBUNALE CIVILE DI ROMA – SEZIONE LAVORO

Ricorso ex art. 414 cpc. per impugnazione licenziamento e reintegra nel posto di lavoro

Per DANTE DE ANGELIS, [REDACTED]

[REDACTED] elettivamente domiciliato presso lo studio Dell'avv. Pierluigi Panici, via Germanico, 172, Roma, che lo rappresenta e difende unitamente all Prof. avv. Piergiovanni Alleva, giusta delega a margine del presente ricorso
Contro TRENITALIA s.p.a., in persona del legale rappresentante protempore e con sede a Roma in Piazza Della Croce Rossa n.1

In Fatto

- 1) Il ricorrente sig. Dante De Angelis è dipendente di Trenitalia S.p.A., con anzianità di servizio decorrente dal 13 aprile 1981 e svolge mansioni di macchinista, abilitato alla conduzione di qualsiasi tipo di treno. (doc.1).
- 2) Il sig. De Angelis si è sempre distinto per il suo impegno civile, politico e sindacale: è stato per anni consigliere comunale del Comune di Velletri, presso il quale ha anche rivestito una carica assessorile, è delegato sindacale, redattore e portavoce della rivista storica dei macchinisti ferroviari "Ancora in marcia", ma soprattutto è noto, e conosciutissimo dai colleghi di lavoro per il ruolo e l'attività espletata nel settore della sicurezza del Lavoro. (doc. 2).
- 3) E' stato eletto dai lavoratori una prima volta nel novembre 2000 e poi rieletto nel 2004 quale Rappresentante dei lavoratori per la Sicurezza ex artt. 18 e 19 D.Lgs. 626/94 (oggi art. 50 D.Lgs. 81/08). Nell'espletamento di tale mandato ha partecipato attivamente all'attività sindacale, segnatamente in tema di sicurezza, sia a livello della propria unità produttiva che a livello aziendale. (doc. 3).
- 4) E' infatti, "Coordinatore nazionale dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza" e promotore della "Assemblea nazionale dei Ferrovieri", organismo composto dai delegati RSU/RLS aderenti a tutte le sigle sindacali, che ha condotto negli ultimi anni una grande campagna di controllo, stimolo, critica e proposta sulla sicurezza e sulle condizioni di lavoro.

PROCURA ALLE LITI

Io sottoscritto **Dante De Angelis** delego a rappresentarmi e difendermi in ogni stato, grado e fase del presente giudizio, anche esecutiva, conferendo loro ogni più ampia facoltà di legge, ivi incluse la facoltà di proporre domande riconvenzionali, chiamare in causa terzi anche svolgendo domande nuove, anche per garanzia impropria, e/o estendendo le domande già proposte, transigere e quietanzare, rappresentarmi nel tentativo di conciliazione ex art. 420 c.p.c., rinunciare agli atti o a domande, accettare la rinuncia, consentire l'estromissione di parti, desistere da istanze giudiziali, farsi sostituire e nominare sostituti attribuendo loro i medesimi poteri di cui sopra, congiuntamente e disgiuntamente gli Avv.ti Prof. Piergiovanni Alleva del Foro di Roma, e l'Avv. Pierluigi Panici Foro di Roma, presso lo Studio del quale in Roma, Via Germanico, 172 eleggo domicilio. Roma, lì 27 dicembre 2008

Vera è la firma

- 5) E' stato anche promotore del "Coordinamento nazionale lavoratori e rappresentanti per la sicurezza (www.Conarls.it)", che svolge attività di divulgazione ed informazione sui temi della sicurezza del lavoro, ed in qualità di portavoce del "Conarls" è stato ascoltato dalla Commissione Lavoro del Senato, ed ha preso parte alla Conferenza governativa in vista dell'approvazione del T.U. sulla sicurezza (D.Lgs. n. 81/2008).
- 6) In tale sue qualità ha dovuto spesso occuparsi di infortuni e rischi, di infortuni, segnalandoli all'Azienda ed alla Magistratura: tra i molti casi possono essere ricordati quelli delle "porte killer", del disastro ferroviario di Crevalcore (avvenuto il 7.1.05) in relazione al quale ha presentato, assieme ad altri rappresentanti per la sicurezza, opposizione alla richiesta di archiviazione del P.M. ottenendo che il GIP disponesse la imputazione coatta dei vertici di Trenitalia, dei diversi incidenti occorsi ai treni Eurostar, intensificatisi nel periodo novembre 2007 – maggio 2008 (ad esempio distacco di una parte della carrozzeria di un Eurostar in corsa, incendi ai motori, apertura di porte in corsa, rischio deragliamento per numerosi episodi di perdita di importanti parti meccaniche degli organi di trasmissione).

Di seguito si riportano i principali incidenti:

- 20 novembre 2007, treno 9313, etr 460 022 Orvieto - Principio d'incendio motore in galleria
- 11 dicembre 2007, corsa prova, etr 470 007 Valdarno (FI) - Rischio deragliamento
- Gennaio 2008, in corsa prova etr 470 007; (BO) - Rischio deragliamento
- 7 gennaio 2008, treno 9312, etr 485 037, Bivio Orvieto Nord - Rischio deragliamento
- 25 gennaio 2008, treno 9398, etr 460 025 gall. S.Donato (FI) - Principio d'incendio in galleria
- 15 febbraio 2008 treno 9302, etr 485 041 Orvieto - Blocco degli organi di trasmissione
- 5 aprile 2008: treno 9437 etr 500 perde il tetto a 220 Km/h nei pressi di Roma. Lo investe il treno 9396 etr 460 che transita in senso opposto a oltre 200Km/h - Avvenuto impatto con rischio deragliamento
- 28 maggio 2008: treno 9304 etr 500, si spalanca una porta in corsa, in cabina le apparecchiature segnalano al macchinista "porte chiuse" regolarmente - Rischio caduta viaggiatori e distacco porta

- 14 luglio 2008: treno 9427 etr 500, si spezza poco prima della partenza da Milano. Non era mai accaduto prima. - Rischio incidente per viaggiatori e ferrovieri.
- 7) Ha preso parte attiva e primaria parte alla campagna di opposizione dei macchinisti alla riduzione dell'equipaggio dei treni ad un solo macchinista (cd. "agente solo") con contemporanea introduzione di una apparecchiatura (detta in gergo pedale a "uomo morto") valutata come inidonea e pericolosa. Nel corso di questa controversia il ricorrente subì, in data 10 marzo 2006 un primo licenziamento, poi revocato dopo una massiccia protesta, con manifestazioni di sciopero, da parte dei macchinisti.
- 8) A poco più di due anni, il sig. De Angelis ha, però, subito un secondo licenziamento, di cui con questo atto si chiede l'annullamento, sempre dovuto alla sua attività di Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, e questa volta – come subito si dirà – solo per aver manifestato il proprio pensiero nell'esercizio del suo ruolo e funzione.
- 9) Invero, in data 24 luglio 2008 il sig. Dante De Angelis riceveva da Trenitalia una lettera formale di contestazione disciplinare (doc. 4) il cui preciso tenore viene qui trascritto, anche al fine di una doverosa individuazione e limitazione della materia del contendere:

"Ai sensi e per gli effettivi cui all'art. 7 della L. 300/70 e 61 del CCNL delle Attività Ferroviarie 16.4.2003, con la presente Le contestiamo 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 virgolette 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 aver 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 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 dichiarazio-

ne 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 fasi 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 ricollocabili 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 658c.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 esse ledono gravemente l'immagine della Società, determinando gravi danni per i quali questa Società si riserva di agire.

Le sue affermazioni infondate costituiscono infine una 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 D.Lgs. 81/2008 sulla sicurezza, sia delle regole contenute nel Codice Etico del Gruppo F.S.

In relazione a quanto sopra contestato, Le comunichiamo che ha a Sua disposizione 10 giorni dalla data di ricevimento della presente per produrre giustificazioni scritte a Sua difesa, ferma restando la disponibilità a sentirLa in sede di audizione orale, qualora lo dovesse richiedere, entro il medesimo termine, decorso il quale la società si riserva di adottare i provvedimenti che riterrà opportuni.

Le suddette giustificazioni dovranno pervenire a Trenitalia SpA Divisione Passeggeri N/I – Risorse Umane PNI in Piazza della Croce Rossa, 1 00161 Roma.

- 10) La nota della Agenzia Adnkronos del 18 luglio 2008 ad ore 15,15 conteneva ("virgolettate") questa dichiarazione del sig. De Angelis:(doc. 5)

"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 ed 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 di anche di sicurezza sui treni e sul lavoro, ma abbiamo la sensazione che chi sui treni non ci lavora, non abbia la percezione ideale della 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”.

- 11) La nota dell'Ansa delle ore 18,19 del medesimo giorno 18.7.2008 era di questo tenore: (doc. 6)

“FERROVIE: MACCHINISTI HANNO VERBALIZZATO ERRORE MANOVRA (V. FERROVIE: EUROSTAR VIOTO DI SPEZZA...DELLE 12,10) (ANSA) –ROMA, 18 LUG. – Sono stati gli stessi macchinisti a verbalizzare e a firmare che quanto è accaduto all'Eurostar del quale, vuoto, nei pressi della stazione di Milano, si sono staccati due vagoni è stato causato da una <manovra sbagliata>. Lo afferma in una nota Ferrovie dello Stato, aggiungendo che saranno presi <immediati provvedimenti contro che ha diffuso interpretazioni allarmistiche e diverse dai fatti reali>. <E' falso quanto denunciato dai delegati delle Rsu/Rls dell'Assemblea nazionale ferrovieri: mai messa a rischio la sicurezza dei viaggiatori, nessun legame tra quanto è accaduto a Milano e le ipotesi formulate nella nota di scarsa manutenzione o di usura del treno. I fatti – prosegue la nota sono questi: in una manovra sbagliata, il personale di macchina, mentre interveniva da una parte del treno il sistema franante, attivava contemporaneamente un'accelerazione contraria cosicché uno dei ganci, sollecitati in modo improprio, si è rotto. Questo – prosegue il comunicato – è stato verbalizzato e firmato dagli stessi macchinisti interessati nel loro rapporto di servizio, che è un documento ufficiale ed è a disposizione per qualsiasi verifica. In ogni caso, anche con questa manovra errata, mai la sicurezza è stata messa in discussione perché i treni sono progettati da almeno 150 anni con il sistema di frenatura continua affinché proprio nei casi in cui il convoglio per una qualsiasi causa dovesse spezzarsi, il risultato sarebbe quello di una immediata e contemporanea frenatura di ognuna delle due sezioni, in perfetta sicurezza>. Nella nota le Ferrovie sottolineano quindi che quanto è stato dichiarato dalle Rsu/Rls <è falso, ed è stato ad arte strumentalmente amplificato, saranno adottati immediatamente provvedimenti disciplinari. E poiché tali dichiarazioni gettano ombra sull'operato dell'azienda, le Ferrovie dello Stato procederanno anche dal punto di vista giudiziale”. (ANSA18 LUG.-08 18:19).

- 12) Infine, la nota di Agenzia Adnkronos delle ore 18,30 che riportava una seconda dichiarazione del De Angelis, (doc. 7) anch'essa assunta come fatto disciplinare rilevante, aveva questo tenore:

“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: Gli Etr 500 possiedono comandi completamente elettronici ed è inaccettabile che, anche in presenza di un errore di manovra, possa accadere quello che è successo” Lo dice il delegato Rsu/Rls dell'Assemblea nazionale ferrovieri, 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. *“Lo affermo – precisa De Angelis – sulla base della mia conoscenza diretta della guida dei treni”.*

- 13) Il giorno successivo 19 luglio 2008 il ricorrente rilasciava alla Adnkronos, (nota delle 18,15) un'ulteriore dichiarazione (doc. 8) a chiarimento

del suo pensiero, ossia che l'errore umano, sempre possibile, non "assolve" un sistema di sicurezza rispetto alla verifica di un incidente appunto perché un sistema di sicurezza deve essere "a prova di errore" ("a prova di stupido" dicono gli americani). Dichiarava, infatti, che: *"qualora ci fosse stato un banale errore o disattenzione del lavoratore dovrebbero esistere ed essere attivi tutti i sistemi di sicurezza utili ad evitare qualsiasi inconveniente di questo genere"*.

- 14) Accadeva, poi, che in data, 22 luglio 2008, l'incidente si ripetesse con lo "spezzamento" di un secondo Eurostar, e, a questo punto, una dichiarazione dello stesso Amministratore Delegato delle Ferrovie Ing. Mauro Moretti precisava (o ammetteva) che esisteva un difetto di progettazione il quale, coniugato con la disattenzione dei macchinisti, spiegava l'accaduto, e che veniva in una nota Adnkronos del 24 luglio 2008, ore 14,47, (doc. 9) così sintetizzato:

"In realtà il neo consiste nel fatto che i due sistemi di sicurezza posti a testa e alla coda del treno sono indipendenti tra loro; non hanno un dialogo: quando, cioè, uno è attivato l'altro dovrebbe automaticamente disattivarsi...(e, invece, va disattivato manualmente, con possibilità di dimenticanza e di errore).

In data 24.01.2009 si è verificato un ulteriore incidente ferroviario causato dallo spezzamento di un ETR 500: l'incidente è avvenuto mentre il treno era in marcia con centinaia di viaggiatori! Si allega rassegna stampa del 26.01.2009 ove è data notizia anche delle indagini della Procura di Torino_riguardo ben dieci casi analoghi.

- 15) In data 2 agosto 2008 il sig. De Angelis inviava la lettera di giustificazione (doc. 10) nella quale ulteriormente chiariva di aver sempre e solo sottolineato la necessità di tener sempre al più alto livello l'attenzione sul problema della sicurezza, soprattutto in fase di prevenzione, e di non poter accettare l'idea che l'eventuale errore umano sia considerato come limite della possibilità di render sicuri impianti e strumentazione.
- 16) Trenitalia S.p.A., però con lettera del 8 agosto 2008 procedeva al licenziamento in tronco per giusta causa del sig. De Angelis (doc. 11) e, dopo l'impugnazione del licenziamento (doc. 12), tutti i tentativi di conciliazione (doc. 13) - che hanno compreso anche una lunga trattativa

presso il Ministero dei Trasporti – sono falliti, di talché non resta al lavoratore che rivolgersi al Magistrato.

In diritto

Questa difesa ha ritenuto necessario riportare letteralmente, parola per parola, il testo della lettera di contestazione disciplinare, da una parte, e quello delle due dichiarazioni rilasciate dal lavoratore De Angelis all’Agenzia Adnkronos, perché il giudice possa immediatamente valutare:

- a) Il sostanziale travisamento che la lettera di contestazione disciplinare fa delle dichiarazioni del De Angelis, con la ben nota metodologia della estrapolazione di singole frasi da un contesto.
- b) La intrinseca correttezza di quelle dichiarazioni, che si riferiscono, comunque a fatti realmente accaduti.
- c) La loro inerenza, in ogni caso, alla specifica carica e funzioni del lavoratore De Angelis, Responsabile dei lavoratori per la Sicurezza, e dai lavoratori liberamente eletto, ed al quale, dunque, non può essere imposto un limite disciplinare nell’espressione di sue opinioni e valutazioni – in ipotesi astratta anche erronee – in tema di sicurezza delle condizioni di lavoro

Il Licenziamento del De Angelis costituisce, invero, a giudizio di questa difesa, un precedente pericolosissimo, per il suo macroscopico portato di intimidazione verso i lavoratori investiti di una carica rappresentativa, minacciati, in sostanza, di un male gravissimo, ossia della perdita del posto di lavoro e, dunque, dei mezzi di sostentamento delle loro famiglie, se “non misurano attentamente le parole”.

Questa visuale e questo esito autoritari ed illiberali non possono non ripugnare a tutti coloro che abbiano a cuore non soltanto il diritto individuale alla manifestazione del pensiero, ma anche quello ad una dialettica sociale, politica-sindacale libera e non condizionata da intimidazioni.

E’ questa la problematica di fondo inerente all’odierna controversia e, tuttavia, nel caso concreto, non sarebbe neanche necessario evocare il pur sacrosanto principio di immunità per le opinioni espresse nell’espletamento di una carica rappresentativa perché, come subito si vedrà, le dichiarazioni che sono state contestate disciplinarmente al De Angelis non presentano proprio alcun profilo di lesività. Costituiscono invero un richiamo ab-

bastanza generico – e tuttavia giustificato da reali episodi di pericolo ed assenza di sicurezza nell'esercizio ferroviario – ad intensificare ogni sforzo per il miglioramento della sicurezza, prestando attenzione, assai più di quanto normalmente si faccia da parte di Trenitalia, alle segnalazioni e alle esperienze dei lavoratori, ed in specifico del personale viaggiante.

Passiamo, però, per convincersi di quanto qui notato, all'esame analitico e comparato delle incolpazioni disciplinari, da una parte, e del testo delle dichiarazioni del De Angelis cui esse si riferiscono, dall'altra.

* * *

La prima incolpazione che si legge nella lettera di contestazione disciplinare del 14 luglio 2008, riguarda la dichiarazione rilasciata alla Agenzia Adnkronos, e da questa pubblicata con nota del 18 luglio 2008, ore 15,15, ed è così formulata:

“Stando alle sue dichiarazioni, come virgolettate nella nota dell'Agenzia, Lei ha attribuito la causa di quanto è accaduto alla mancanza di condizioni di sicurezza nella circolazione degli ETR e, in particolare a “problemi riguardanti degli ETR e relativi a manutenzione, controlli sulla manutenzione ed usura”

Basta, allora, proprio leggere il testo “virgolettato” della nota delle Agenzia Adnkronos per rendersi conto che in essa il De Angelis non “attribuisce” affatto l'incidente dello “spezzamento” del treno ETR ad una specifica causa o “problema” imputabile a Trenitalia, come omissione di manutenzione, ma al contrario **dichiara di non conoscere le cause di quell'evento, e di aspettare spiegazioni dai vertici aziendali.** Semplicemente, poi, ricorda che i delegati RLS avevano segnalato (ed è la pura verità) all'Azienda problemi di manutenzione ed usura (possibili cause di molti incidenti, non escluso questo)

Ha detto, infatti, il De Angelis:

“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 ed usura. Si tratta di treni oltremodo sfruttati”.

Siamo davvero lontani dalla attribuzione di un fatto determinato, e dalla indicazione di una colpevole omissione a Trenitalia nella specifica occasione ma solo davanti alla reazione, molto composta, di un Responsabile della Sicurezza, eletto dai lavoratori, ad un evento certamente sorprendente e traumatizzante come la rottura in due parti di un treno ETR: premesso di non conoscere le ragioni specifiche dell'incidente, era sicuramente congruo, da parte del Rappresentante De Angelis ricordare il continuo impegno dei delegati nel segnalare i problemi di manutenzione ed usura quando essi si presentano.

Si consideri che in Italia si contano, ogni anno, circa 1.500 infortuni mortali sul lavoro, e di questi una percentuale del 20-25% è riconducibile a caso fortuito o a condotte improprie e vietate dello stesso lavoratore che ne è rimasto vittima: eppure nessuno pretende che segretari sindacali, uomini politici (o lo stesso Presidente della Repubblica, in occasioni recenti) si accertino dell'iter causale di quello specifico infortunio sul lavoro, quando, commentando "a caldo" la notizia, inevitabilmente ricordano e deprecano le troppe frequenti violazioni delle norme sulla sicurezza, causa ordinaria e prevalente degli infortuni.

La stessa lettera di contestazione disciplinare, poi, individua nella nota Adnkronos delle 15,15 del 28 luglio materia per la seconda incolpazione, che è così formulata:

“Inoltre, sempre come riportato in virgolettato nella stessa nota di Agenzia, Lei ha accusato il management aziendale di non aver la percezione delle reali condizioni degli ETR; così pure di non esser disponibile a valutare le richieste provenienti dagli RIs, determinando con tali atteggiamenti una situazione di pericolo nell'esercizio ferroviario”

Si tratta di un evidente stravolgimento di una dichiarazione espressiva di una opinione, fondata o non fondata, ma comunque libera proprio perché soggettiva.

Aveva detto il sig. De Angelis: "...abbiamo la sensazione che chi sui treni non ci lavora, non abbia la percezione ideale della reali condizioni in cui sono"

E' dunque proibito ed illecito avere delle "sensazioni"? Diceva il giureconsulto Paolo che "*cogitationis poenam nemo patitur*": principio valido, a quanto sembra, anche sotto il regime assolutistico della piena epoca imperiale, ma, evidentemente, non per ch ha la ventura di lavorare presso Trenitalia.

Evidentemente i vertici di Trenitalia si ritengono onniscenti, sicché intendono come reato di "lesa maestà" che qualcuno possa non diciamo "accusarli", ma avanzare l'ipotesi ("abbiamo la sensazione") che chi lavora sui treni come personale viaggiante conosca, per insostituibile ed insuperabile esperienza diretta, le reali condizioni dei treni meglio di chi non ci lavora, operando, invece presso gli uffici.

Probabilmente il vero motivo di tanta irritazione sta nell'evocazione dei fatti ricordati, poi, dal De Angelis, oggetto di precedenti interlocuzioni tra Rls e vertici aziendali, e sfociati, peraltro, anche in doverosi (per gli Rls) esposti e segnalazioni alla magistratura penale. Fatti che Trenitalia non può negare, che, in effetti, nella lettera di contestazione disciplinare non nega: si tratta di gravi incidenti per difettoso funzionamento di portiere, e di ripetuti incendi ai motori di un tipo di ETR (il "Pendolino 480").

Si è sicuramente all'interno del diritto di critica, connaturale d'altronde, alla contrapposizione istituzionale dei ruoli: il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, è una controparte dell'Azienda, il suo ruolo è quello di critica, di contestazione ma anche di proposta, è, in breve in una posizione dialettica e non subalterna, e, dunque, è del tutto logico, anzi normale che i rappresentanti possano lamentare di non essere sufficientemente ascoltati, di aver dovuto rivolgersi alla Magistratura ecc.

D'altro canto che non si trattasse di doglianze e di denunce infondate è dimostrato che con riguardo alle stesse, nessuna reazione è venuta da Trenitalia contro i denunzianti, né con riguardo alle "porte Killer", né con riguardo agli incendi dei motori dei "pendolini".

* * *

La lettera di contestazione disciplinare ha poi, come secondo oggetto, la seconda dichiarazione del De Angelis all' Agenzia Adnkronos, quella delle

ore 18,30, rilasciata dopo che l'Ansa alle ore 18,19 aveva dato notizia del fatto che era stata trovata la causa (ma, come vedremo, "causa prossima") dello "spezzamento" del treno ETR in un errore umano dei macchinisti, che avevano contemporaneamente posto in essere due azioni meccaniche opposte, nei due locomotori inseriti in ogni ETR, una frenante ed una in accelerazione, e ciò per dimenticanza nel disinserimento di un apparato. IL De Angelis, come si vedrà meglio più sotto, ha replicato con una considerazione che, nella teoria dei sistemi di sicurezza è fondamentale, ossia che l'errore umano deve, come possibilità, essere preventivato e reso innocuo e, per così dire "metabolizzato" dal sistema di sicurezza.

Un impianto che può produrre danni in caso di errore degli operatori è per ciò stesso un impianto insicuro: sicuro è solo quell'impianto che prevenga e neutralizzi gli errori umani, che sia, come si dice con una sapida espressione anglosassone, "a prova di stupido".

Vediamo comunque come la lettera di contestazione ha formulato la incolpazione:

"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 affermazioni "sulla base della mia conoscenza diretta della guida dei treni"

Il De Angelis, invece, aveva detto:

"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: gli ETR possiedono comandi completamente elettronici ed è inaccettabile che anche in presenza di un errore di manovra possa succedere quel che è successo".

Il De Angelis, pertanto non ha escluso affatto la possibilità di un errore umano di manovra, ha sottolineato che questo comunque non giustificava

l'accaduto, perché l'errore avrebbe dovuto essere neutralizzato dai comandi elettronici dell'ETR.

E' anche importante sottolineare che nella dichiarazione alla Adnkronos del successivo giorno 19 luglio, il De Angelis era poi tornato sull'argomento (v. sopra punto 12 e doc. 7) precisando: *"qualora ci fosse stato un banale errore o disattenzione dei lavoratori dovrebbero esistere ed essere attivi tutti i sistemi di sicurezza utili ad evitare qualsiasi inconvenienti di questo genere"*.

Insomma il concetto era ed è chiarissimo: la "causa prossima" di un incidente è spesso un errore umano, ma anche in tal caso la "causa remota" va cercata nel "deficit" del sistema di sicurezza che non stato progettato o realizzato in modo da neutralizzarlo, e quel che ci appare davvero grave, allora, è che Trenitalia ha formulato in data 24 luglio 2008 l'incolpazione di *"aver rigettato qualsiasi ipotesi di un errore umano"* e di *"aver accusato nuovamente la dirigenza aziendale"* dopo che era già stata pubblicata la dichiarazione del De Angelis del 19 luglio (doc.) contenente quella inequivocabile precisazione, ed altresì (basta leggerla) anche espliciti riferimenti positivi, peraltro, agli esiti della dialettica tra Azienda e RLS in materia di sicurezza.

I fatti, poi, si sono incaricati di dimostrare che la intuizione o considerazione del De Angelis era giusta, perché dopo un secondo "spezzamento" di un ETR, è stata individuata quella che abbiamo chiamato la "causa remota" dell'incidente, ossia una "piccola" (ma mica tanto!) falla di progettazione degli ETR, tali per cui i sistemi di sicurezza delle due motrici inserite in ogni convoglio ETR "non dialogano" tra loro, nel senso che "quando uno è attivato l'altro automaticamente dovrebbe disattivarsi" senza pertanto, l'intervento umano, che può, per dimenticanza esser omesso.

* * *

Quelle sopra analizzate con tutta l'accuratezza di cui siamo capaci sono le dichiarazioni del De Angelis assunte come oggetto di incolpazioni disciplinare e su di esse – ed ovviamente solo su di esse stante il principio di immutabilità e determinatezza della contestazione – dovrà pronunziarsi l'Ecc.mo Tribunale per giudicare se in esse ci siano i profili di rilevanza disciplinare,

e, nel non creduto caso positivo se essi siano tali da giustificare un licenziamento in tronco per giusta causa.

A nostro avviso le due dichiarazioni dell'ANSA che sono state contestate al De Angelis come illecite e diffamatorie non lo sono minimamente, perchè:

- A) Nella prima dichiarazione il De Angelis non ha attribuito a Trenitalia alcuna omissione o colpa specifica, dichiarando, anzi di non conoscere le cause dell'accaduto, limitandosi a sottolineare la necessità di assidua manutenzione dei treni Eurostar, affetti, in tempi recenti, di vari episodi di malfunzionamento e guasti, anche molto gravi.
- B) Sempre nella prima dichiarazione non ha affatto criticato (e si sarebbe trattato di critica legittima) i vertici aziendali per irresponsabilità o assenteismo, ma solo espresso una soggettiva opinione ("*abbiamo la sensazione*") circa la (ovvia) minor consapevolezza dei problemi da parte di chi non lavora sui treni, bensì in ufficio, rispetto a chi sui treni lavora.
- C) Nella seconda dichiarazione ha espresso un'opinione correttissima, poi ancora ribadita e spiegata nell'ulteriore dichiarazione all'Ansa del successivo giorno 19 luglio – e propria e tipica di ogni esperto di sicurezza, ed ancor di più se Rappresentante dei lavoratori: che un sistema di sicurezza per esser degno di questo nome, deve prevenire e rimediare automaticamente l'errore umano, e non già postulare che non avvenga.

Tanto sottolineato e ribadito è, però, tutt'altro che inutile aggiungere che pur ove il De Angelis avesse in ipotesi (il che decisamente si nega) fatto risalire l'accaduto ad una causa astrattamente addebitabile ad una negligenza o errore organizzativo di "Trenitalia", tuttavia cadendo in errore, ugualmente lo avrebbe fatto nell'esercizio di un diritto-dovere, di una sua specifica funzione, quella di Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza.

Costituisce una sorta di "aberrazione tecnologica" supporre e ritenere che il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza non possa, in ipotesi, anche sbagliare nell'individuare la causa (prossima) di un infortunio sul lavoro o del malfunzionamento di un impianto, e che ove sbagli sia per questo passibile delle sanzioni più gravi.

Pretendere che un incarico elettivo di quel tipo e di quella rilevanza possa esser svolto sotto la "spada di Damocle" del licenziamento se si cade in un

errore di analisi o di percezione rispetto ad un singolo evento, è davvero contrario ad ogni di correttezza e libera agibilità nelle relazioni collettive. Per questa ragione il licenziamento di cui con questo atto si chiede l'annullamento costituisce un fatto assai grave: per la sua innegabile portata intimidatoria verso quanti assumano quella carica elettiva di Responsabile per la Sicurezza, e, dunque, - piaccio o no – anche per la sua finale valenza antidemocratica.

P.Q.M.

i sottoscritti difensori chiedono accogliersi le seguenti

CONCLUSIONI

Voglia l'Ecc.mo Tribunale di Roma, Giudice del Lavoro, ogni contraria istanza reietta:

- Dichiarare la illegittimità del licenziamento intimato dalla Trenitalia S.p.A in data 8 agosto 2008 al ricorrente sig. Dante De Angelis;
- Ordinare alla medesima "Trenitalia S.p.A." di reintegrare il ricorrente nel posto di lavoro, nonché a corrispondergli una somma pari all'importo delle retribuzioni globali di fatto decorrenti dal dì del licenziamento a quello della effettiva reintegra, sulla base di €2.684,00 , con interessi e rivalutazione come per legge;
- Condannare la resistente al versamento dei contributi previdenziali ed assicurativi in favore del ricorrente dal licenziamento alla reintegrazione.

Con vittoria di spese, competenze ed onorari.

Allegati:

- 1) Busta- paga ricorrente;
- 2) Documentazione relativa alla carica di Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza: lettere del 13.09.2005 e del 07.11.2007;
- 3) Lettera di contestazione del 24 luglio 2008;
- 4) Nota dell'Agenzia Adnkronos del 18 luglio 2008 ore 15,55 contenente dichiarazione del ricorrente De Angelis.
- 5) Nota dell'Ansa delle ore 18,19 dello stesso giorno 18.7.2008 contenente dichiarazione Trenitalia;
- 6) Nota dell'Agenzia Adnkronos delle ore 18,30 del 18.7.2008, contenente ulteriore dichiarazione del ricorrente De Angelis;

- 7) Nota dell'Agencia Adnkronos del 19.7.2008, ore 18,15 contenente nuova dichiarazione del ricorrente;
- 8) Nota Adnkronos del 24.7.2008, ore 14,47 contenente dichiarazione dell'Amministratore Delegato "Trenitalia" in occasione del secondo "spezzamento" riguardante difetto di progettazione;
- 9) Lettera di giustificazioni ricorrente De Angelis del 02.08.2008;
- 10) Licenziamento in tronco in data 8 agosto 2008;
- 11) Impugnazione licenziamento e richiesta del tentativo di conciliazione del 19.08.2008.
- 12) Esemplari della rivista "Ancora in marcia": n.2 del 2007, n.5, 7 e 9 e n. speciale del 2008, n.1 del 2009;
- 13) Rassegna stampa 26.01.2009.

Roma, li 27 gennaio 2009

Prof. avv. Piergiovanni Alleva

Avv. Pier Luigi Panici