

## COLLEGIO DI CONCILIAZIONE E ARBITRATO

Art. 7, legge 20 maggio 1970 n. 300

In data 20 ottobre 2003, alle ore 16.00 si è riunito presso lo Studio n. 15 della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Cagliari (ex Istituto "Sordomuti"), Viale Fra' Ignazio n. 64, 09123, Cagliari, il Collegio di Conciliazione e Arbitrato, allo scopo di pervenire ad un lodo arbitrale in ordine alla vertenza insorta tra

A. P.  
e  
TRENITALIA S.P.A.

relativamente al provvedimento disciplinare – sospensione dal servizio per giorni 4 – irrogato dall'azienda in data 30 luglio 2003.

Il Collegio è composto come segue:

- a) Avv. O. D. in qualità di Terzo Membro, Presidente del Collegio;
- b) Ing. S. T. in qualità di Rappresentante della Ditta;
- c) Sig. L. M. in qualità di Rappresentante del Lavoratore.

### Verbale d'udienza

Il Presidente, preso atto della regolare costituzione del Collegio, dà inizio ai lavori.

Il Rappresentante dell'Azienda prende la parola per primo allo scopo di illustrare le ragioni della contestazione.

Innanzitutto, precisa che la suddetta contestazione si riferisce ai fatti verificatisi in data 13 giugno 2003.

In quell'occasione, a detta dell'azienda, il lavoratore avrebbe disatteso l'obbligo di obbedienza di cui all'art. 2103 c.c. Ossia, incaricato di condurre un treno sulla tratta Cagliari/Iglesias, si sarebbe rifiutato di partire a causa di un'avaria al climatizzatore della cabina di guida, nonostante l'ordine gli fosse stato reiterato (in violazione dell'art. 94, lett. g., del CCNL).

Il fatto contestato, secondo il Rappresentante dell'Azienda, assume notevole gravità, poiché il presunto inadempimento della direttiva aziendale da parte del lavoratore ha determinato un grave pregiudizio all'intera attività aziendale, poiché due treni sarebbero arrivati a destinazione con un ritardo, rispettivamente di 8 e di 16 minuti, in rapporto all'orario prestabilito.

Il Rappresentante del Lavoratore conferma la versione dell'Ing. Tola, precisando, tuttavia, le ragioni alla base dell'inottemperanza. Attesta, in sostanza, che il lavoratore, una volta ricevuto l'ordine ed effettuato il monitoraggio della locomotiva, avendo riscontrato la citata avaria, ne avrebbe tempestivamente dato comunicazione al soggetto competente, chiedendo, poi, la sostituzione del mezzo di trazione.

In seguito all'ordine di effettuare comunque il servizio con il mezzo di trazione anzidetto, lo stesso lavoratore si sarebbe rifiutato di adempiervi, poiché l'apparecchiatura per la climatizzazione installata a bordo dei rotabili costituisce un

presidio di prevenzione relativo al "microclima", di natura igienico-ambientale, prescritto dalla legge, ragion per cui si sarebbe comportato conformemente al disposto dell'art. 5 del D.P.R. n. 303 del 1956 e dell'art. 5, 1° comma, del D. Lgs. n. 626 del 1994, nonché delle "Norme di comportamento per il personale addetto alla condotta dei mezzi di trazione" del 1995, e alle disposizioni tecnico-organizzative relative ai mezzi di trazione, di cui alla Circolare dell'ASA Materiale Rotabile e Trazione del 16 aprile 1999 (all. 1).

Il Presidente, ultimata l'analisi, da parte del Collegio, di ogni aspetto della controversia, esperisce il tentativo di conciliazione. Tuttavia, esaminate le posizioni dei membri di parte, e accertata l'intenzione di entrambi di non mediare, rileva il fallimento del citato tentativo, e opta per il lodo arbitrale.

Stante questa premessa, riprende la parola il Rappresentante dell'Azienda, che si sofferma su quanto sostenuto in precedenza, precisando la gravità dell'infrazione e l'impossibilità, da parte della Società Trenitalia, di operare diversamente, pena il blocco totale dell'intera attività aziendale.

A tale proposito specifica che i mezzi di trazione utilizzati dalla Direzione Regionale Sardegna (DRS) risalgono in parte ai primi anni '60 (le Loc. D.443 utilizzate per il trasporto merci), in parte ai primi anni '80 (le Loc. D.445 e automotrici (Aln)), quindi furono realizzati senza l'impianto di condizionamento, sul presupposto che la gestione dei parametri micro-climatici e di ricambio dell'aria fosse assicurata dai finestrini mobili.

Alla fine degli anni '90, con la trasformazione delle Ferrovie dello Stato da Azienda Autonoma a Società per Azioni e successivamente con la societizzazione, la Società Trenitalia, allo scopo di migliorare il *comfort* dei viaggiatori e le condizioni di lavoro del personale di macchina (P.d.M.), ha avviato, a livello sperimentale, l'installazione del condizionamento dei rotabili che ne erano sprovvisti all'atto della costruzione (l'installazione dell'impianto di climatizzazione sulle prime 6 Aln risale al 1997; fu, poi estesa, con diversi contratti a livello nazionale, all'intero "parco" di 45 Automotrici, e ultimata nel 2001).

Nel contempo, a seguito dei risultati delle analisi dei parametri micro-climatici nelle cabine di guida, indicanti la compatibilità di tali ambienti con il servizio nonostante il "notevole disagio termico" all'interno degli stessi, a partire dal 2001, si è proceduto alla realizzazione degli impianti di condizionamento in 10 Loc. D.445 su 16, realizzazione estesa, nel 2002, alle restanti 6, e si è avviato il condizionamento delle Loc. D.443.

Attualmente, dunque, tutti i mezzi di trazione sono dotati degli impianti di climatizzazione.

L'Azienda Sanitaria Locale (ASL), tra l'altro, intervenuta nel 2000 in merito al problema del micro-clima nelle cabine di guida, non ravvisò una violazione della normativa in materia di sicurezza, ma, preso atto del fatto che le Aln erano state già dotate di impianto di climatizzazione, dispose l'installazione degli impianti di condizionamento sulle altre Locomotive, installazione, come si è detto, oggi completata.

Nel mese di luglio 2003, inoltre, la ASL, intervenuta su richiesta del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, ha dato atto dello sforzo profuso dall'Azienda ai fini degli interventi di climatizzazione dei mezzi di trazione, dei risultati raggiunti, nonché dell'organizzazione e delle procedure adottate al fine di mantenere un buon livello di efficienza. Nel 2000, infatti, anno di inizio della realizzazione dei primi impianti di condizionamento, non c'erano sul mercato né fornitori né Ditte installatrici

in grado di farlo. Ciononostante, si è proceduto inizialmente alla realizzazione di un prototipo su 10 impianti, successivamente si è intervenuti su tutta la rete nazionale.

Si tratta, indubbiamente, di impianti che presentavano problemi di affidabilità, in quanto realizzati su mezzi privi delle caratteristiche costruttive intrinseche idonee ad accoglierli (spazi adeguati, collegamenti idonei, sollecitazioni anomale etc.), tant'è che, tenuto conto del livello di affidabilità e di complessa manutenibilità (mancanza di parti di ricambio etc.), ci si è proposti di sostituirli con altri più affidabili presenti sul mercato.

In questi anni, dunque, il P.d.M. ha operato talora su mezzi caratterizzati da un impianto di climatizzazione efficiente, talaltra (ha operato su mezzi caratterizzati da un impianto di climatizzazione) un po' meno efficiente, talaltra ancora su mezzi privi dell'aria condizionata.

Per quanto concerne la circolare M.T 200 GEN del 16.04.99 (all. 2), in base alla quale il P.d.M. è tenuto a segnalare al Capo Deposito il guasto all'impianto di climatizzazione chiedendo la sostituzione sul mezzo, lo stesso Rappresentante dell'Azienda afferma che essa si riferisce non ai mezzi progettati e realizzati 20/40 anni fa, sprovvisti dell'impianto di condizionamento, bensì a quelli in esercizio in quel momento storico, cioè progettati e realizzati con l'impianto incorporato, senz'altro più efficaci ed affidabili.

Il Rappresentante dell'Azienda sottolinea nuovamente l'impegno della DRS di Trenitalia al fine di migliorare le condizioni di lavoro del P.d.M., sia mediante interventi di sostituzione degli impianti non pienamente affidabili, sia mediante il ricorso ad apposite procedure di manutenzione e di gestione degli stessi, in linea con quanto richiesto dalla ASL, quali le disposizioni per la gestione delle locomotive qualora siano prive di impianto o con impianto guasto perchè vengono utilizzate per brevi percorsi e nelle ore meno calde, tenendo comunque presente la necessità di assicurare il servizio in quanto non in contrasto con disposizioni di legge.

In conclusione, ribadisce che, pur convenendo sul fatto che la condotta su un mezzo di trazione privo di climatizzazione o con un impianto (di climatizzazione) non efficiente possa essere disagiata, il rifiuto reiterato di un ordine scritto per l'uso della locomotiva costituisce violazione dell'art. 94 comma g) del CCNL 96/99.

Il rappresentante del lavoratore specifica che al Macchinista, individuato dallo stesso gestore dell'infrastruttura R.F.I. quale personale che svolge Mansioni di Sicurezza, spetta un ruolo fondamentale al fine di garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario. Tra i compiti affidatigli, infatti, vi è quello di procedere, prima della partenza, al controllo del mezzo di trazione, allo scopo di accertarne la conformità ai requisiti normativi e tecnici per la messa in servizio dello stesso, e di osservare la segnaletica in maniera attiva, senza esitazioni ed errori, nel corso del tragitto.

L'osservanza delle norme sui mezzi di Trazione e della segnaletica, quindi, è fondamentale per la prevenzione di incidenti ferroviari, che se non derivano da guasti tecnici, sono riconducibili al fattore umano. una delle iniziative più importanti intraprese dalle FS a partire dal 1998 allo scopo di definire e coordinare gli interventi più opportuni ed efficaci per agevolare e migliorare il lavoro del macchinista e di garantire un certo livello di sicurezza è costituito dal "progetto macchinisti". Sulla base di tale progetto il personale di macchina è tenuto seguire un preciso percorso formativo sulla "Vigilanza consapevole", dal quale si evince che tra i fattori scatenanti l'indebito superamento di un segnale a via impedita, rientra quello dell'ambiente lavorativo e/o extra-lavorativo del Macchinista, o meglio, quello relativo alle condizioni ambientali ed

ergonomiche in cabina di guida che possono influire sul suo livello d'attenzione. Dal lavoro di indagine e di rilevazione condotto nell'ambito di tale progetto è emersa la pregnanza del *comfort* garantito dall'aria condizionata ai fini del miglioramento della condizione lavorativa del macchinista, poiché contribuisce in maniera decisiva ad aumentare il livello di attenzione, e, al contempo, di sicurezza.

Ciò posto, la citata circolare MT/200 GEN del 16.04.99, "Progetto Macchinisti" - Nuove disposizioni Tecnico-Organizzative riguardanti i Mezzi di Trazione", al fine di soddisfare l'esigenza di interventi di tipo Tecnico-Organizzativo nella gestione dei mezzi di trazione, nella parte relativa alla "Determinazione di standard minimi di utilizzazione dei mezzi di trazione" (vedi Allegato 1 alla circolare succitata) riconosce al macchinista la possibilità di rifiutare l'adempimento della direttiva aziendale di guidare un rotabile che alla messa in servizio, in un impianto sede di manutenzione (Cagliari), presenti le apparecchiature di condizionamento della cabina di guida inefficienti.

Tale disposizione appare congrua con quanto evidenziato dalla stessa Azienda ed in linea con quanto richiesto dalle norme di Legge riguardanti il miglioramento della Sicurezza e della Salute dei lavoratori durante il lavoro. Le norme di legge contenute nel D.P.R. 303/56 e nel D.Lgs 626/94, infatti, prevedono precisi obblighi per il datore di lavoro, per i dirigenti, i preposti e per i lavoratori, obblighi la cui inosservanza è sanzionata penalmente.

Orbene, il contratto di lavoro - CCNL 96/99, all'articolo 94 (Doveri del personale), comma 1 ed in particolare al comma 2 - lett. c, prevede l'osservanza da parte di tutto il personale, compreso il Capo Deposito, di tutte le norme di legge sulla prevenzione degli infortuni, e dei regolamenti interni emanati dalla stessa in materia di sicurezza del lavoro e riportati nelle **NORME DI COMPORTAMENTO PER IL PERSONALE ADDETTO ALLA CONDOTTA DEI MEZZI DI TRAZIONE**.

L'assenza della specifica Valutazione del rischio "Microclima" di natura igienico-ambientale, costituisce un inadempimento, da parte del datore di lavoro, di uno degli obblighi imposti dal D.Lgs. 626/94 per cui la mancata adozione dei provvedimenti di prevenzione, conseguenti al rischio individuato, qualifica quanto previsto dalla circolare aziendale su menzionata (non utilizzazione del mezzo con condizionatore guasto) come effettiva misura di tutela dei lavoratori.

La necessità di simili provvedimenti emerge, con la massima evidenza, dall'indagine condotta dal "Servizio Prevenzione e Sicurezza del Lavoro" della A.S.L. n. 8 di Cagliari, che, nella relazione del 6 febbraio 2001, ha individuato un rischio collegato al microclima nell'attività lavorativa dei macchinisti.

L'organo di vigilanza, intervenuto su delega del Pubblico Ministero della Procura della Repubblica di Cagliari, nell'ambito del procedimento penale n. 2965/99, ha disposto la climatizzazione delle cabine di guida ai mezzi in dotazione all'Ente Ferrovie dello Stato entro giugno 2002, o comunque l'adozione di sistemi di pari efficacia al fine della tutela della salute dei macchinisti per quanto attiene il microclima delle citate cabine di guida.

Il suddetto provvedimento, dunque, impone all'Azienda di procedere all'installazione dell'impianto di climatizzazione nella cabina di tutti i mezzi di trazione in suo possesso. Installazione che la stessa Azienda ha comunicato di aver ultimato in data 2 dicembre 2002, il che lascia intendere che tutte le cabine di guida debbano essere dotate di tali apparecchiature. Stante questa premessa, la stessa Azienda è ragionevolmente tenuta a garantire la funzionalità dei rotabili, nel rispetto delle

disposizioni legislative e regolamentari in materia di tutela della sicurezza e salute dei lavoratori così come previsto dal D.Lgs. 626/94, art 35, commi 1) 2) 4).

L'effettuazione dei servizi di condotta in presenza di condizioni climatiche sfavorevoli, infatti, comporta un aumento del rischio di incidenti di servizio in quanto l'esposizione a parametri climatici non fisiologici causa il rallentamento dei tempi di risposta agli stimoli visivi e acustici del macchinista, di rilievo basilare nel determinare il livello d'attenzione dello stesso, con inevitabili ripercussioni sulla sicurezza.

L'ordine impartito dal preposto Capo Deposito, dunque, viola le norme di legge in materia di tutela della sicurezza e salute dei lavoratori (D.P.R. 303/56 e D.Lgs 626/94), le disposizioni penali in materia, e l'art. 2087 c.c. L'obbligo del macchinista di garantire un appropriato grado di vigilanza durante la circolazione, in sostanza, rende legittimo il rifiuto, da parte dello stesso, di ottemperare all'ordine di condurre la locomotiva senza supporti tecnologici atti a correggerne eventuali errori operativi, trattandosi di un atto vietato dalla legge penale (art. 94, lett. g), CCNL). Infatti, il macchinista che nel condurre un treno non vigili in maniera sufficiente, determinando, con la propria azione od omissione colposa, l'insorgere o il persistere del pericolo di un disastro ferroviario, risponde di delitto colposo di pericolo (art. 450 c.p.).

La stessa inosservanza delle norme di cui al D.P.R. 303/56 e D.Lgs 626/94 (obblighi dei lavoratori la cui inosservanza è penalmente sanzionata) e dell'art 590 c.p., concernente la responsabilità colposa per fatti accaduti a seguito della violazione delle norme in materia di infortuni sul lavoro o di igiene sul lavoro (responsabilità che deriva dalla messa in servizio di mezzi non idonei ai fini della sicurezza e della salute), legittima il comportamento tenuto dai lavoratori.

Il Presidente, preso atto della situazione, rileva la necessità di accertare se, effettivamente, il rifiuto oggetto della diatriba configuri o meno un'infrazione suscettibile di essere sanzionato dal datore di lavoro in virtù del potere disciplinare riconosciutogli dalla legge oppure no.

Il Collegio, ritenendo di non disporre di elementi sufficienti alla soluzione del quesito, rinvia l'udienza al giorno 6 novembre 2003, alle ore 16.00, presso lo Studio 15 citato.

Cagliari, 20 ottobre 2003.

Il Presidente Gabriele Dessi

Il Rappresentante della Ditta [Signature]

Il Rappresentante del Lavoratore [Signature]

In data 6 novembre 2003, alle ore 16.00, si è riunito, presso lo Studio 15 della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Cagliari (*ex Istituto Sordomuti*), Il Collegio di Conciliazione e Arbitrato, in base al rinvio deliberato nella precedente riunione, tenutasi, come risulta dal verbale del giorno, il 20 ottobre 2003.

Il Collegio ripropone il tentativo di conciliazione, ma a seguito dell'analisi delle posizioni dei membri di parte e constatata, nuovamente, l'oggettiva impossibilità di giungere ad una mediazione, sulla scorta di quanto deciso nel corso della prima riunione, ricorre all'arbitrato.

Ciò posto, ripropone la questione, lasciata insoluta al termine della prima riunione, relativa alla contestabilità in termini di infrazione passibile di sanzione disciplinare, del rifiuto opposto dal lavoratore alla direttiva aziendale di porre in essere la prestazione dovuta nonostante la (presunta) inosservanza, da parte dell'azienda, delle norme in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

In sede arbitrale le parti ribadiscono quanto sostenuto nel corso della prima riunione del Collegio, attestandosi sulle proprie posizioni.

In particolare, il rappresentante Aziendale ribadisce, che la non ottemperanza all'ordine impartito è sanzionabile disciplinarmente; che l'Azienda ha rispettato tutte le disposizioni di legge in materia di Igiene e Sicurezza sul Lavoro; che l'Azienda ha messo in campo tutte le iniziative e la tecnologia disponibile sul mercato per migliorare le condizioni ambientali del parco in dotazione tenuto conto delle caratteristiche dello stesso; che il comportamento tenuto dal lavoratore nella circostanza e concretizzatosi con rifiuto di obblighi contrattuali, ha costituito pregiudizio al servizio ferroviario e danno anche economico.

Il Presidente, sulla base di quanto esposto dalle parti e a seguito di ampie e approfondite argomentazioni in fatto e in diritto, sostiene che nel caso di specie l'inottemperanza da parte del lavoratore ad una direttiva aziendale non consista in un'infrazione suscettibile di sanzione disciplinare. Ritiene, infatti, che, le motivazioni che hanno impedito all'Azienda di porre a disposizione dei propri dipendenti dei mezzi dotati di appositi impianti di condizionamento, per quanto apprezzabili e comprensibili, non siano tali da giustificare l'inosservanza delle disposizioni in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

La legge è abbastanza chiara al riguardo. A norma dell'art. 2087 c.c., in base al principio della "massima sicurezza tecnicamente possibile", che trova conferma nella disciplina comunitaria, l'osservanza di tali disposizioni non può essere subordinata a criteri di fattibilità economica e produttiva. Il datore di lavoro, in sostanza, è tenuto ad allineare il proprio assetto produttivo e organizzativo ai risultati raggiunti dal progresso scientifico e tecnologico al fine di garantire la sicurezza dei lavoratori, poiché tale criterio, in quanto principio fondamentale e inviolabile garantito dalla Costituzione, prevale su quello della competitività dell'Azienda.

Le motivazioni addotte dall'Azienda non si considerano, dunque, soddisfacenti, poiché l'adempimento dell'obbligo di fornire le cabine di guida di un impianto di climatizzazione, chiaramente previsto a suo carico dalla normativa di settore testé richiamata, alla luce del suddetto principio della "massima sicurezza tecnicamente possibile", implica la realizzazione non delle migliori tecnologie esistenti, ma di quelle disponibili sul mercato, quindi concretamente e celermente attuabili.

L'installazione del microclima nelle stesse cabine di guida si considera come una misura compresa nel patrimonio di conoscenze tecnologiche del settore ferroviario, in quanto accolta dai relativi *standards* di produzione industriale, e, come si è detto,

specificamente prescritta. In altri termini, la stessa rientra nell'ambito di quanto generalmente acquisito e praticato sul piano delle misure tecniche, organizzative e procedurali proprie di tale settore.

Il datore di lavoro, dunque, risponde penalmente in caso di comportamenti "devianti" rispetto a tali *standards* di sicurezza, corrispondenti, come si è detto, ad applicazioni tecnologiche generalmente praticate e ad accorgimenti organizzativi e procedurali altrettanto generalmente acquisiti. Di conseguenza il rifiuto del lavoratore di adempiere a tale direttiva si reputa perfettamente in linea non solo con la normativa in materia di sicurezza nei luoghi di lavoro, ma anche con l'art. 94, lett. g), CCNL.

L'intempestività dell'azienda nel porre rimedio alla situazione di inadeguatezza delle proprie macchine circa i requisiti di sicurezza nei luoghi di lavoro, in altri termini, non può ricadere sui lavoratori, tanto da metterne in pericolo la salute, diritto costituzionale inviolabile, previsto dall'art. 32 della Costituzione, ragion per cui asserisce l'insussistenza dell'infrazione.

Il Collegio, preso atto della situazione, in base alla pronuncia della maggioranza, rileva l'annullamento della sanzione corrispondente alla sospensione dal lavoro e dalla retribuzione per giorni quattro, in ragione dell'insussistenza dell'infrazione contestata.

Il Presidente si impegna a far pervenire il presente documento alla Direzione Provinciale del Lavoro di Cagliari.

Infine liquida le spese in Euro \*500\* (\*cinquecento\*), più oneri di legge, che pone interamente a carico dell'Azienda.

Cagliari, 6 novembre 2003.



Il Presidente Amberto Dessì

Il Rappresentante della Ditta De

Il Rappresentante del Lavoratore Luigi