

EM/mg orsa ricorso ex art. 28L. 300-1970 trenitalia spa 2

TRIBUNALE CIVILE DI FIRENZE

GIUDICE DEL LAVORO

RICORSO EX ART. 28L. 300/1970

Il **Sindacato ORSA – Organizzazione Sindacati autonomi di base** - segreteria provinciale di Firenze – in persona del suo segretario provinciale Vincenzo Marzani, difeso e rappresentato, giusto mandato a margine del presente atto dagli Avv.ti GianLuca Braschi ed Emanuela Manini, con domicilio eletto presso e nel loro studio posto in Firenze, Via G. La Pira n. 21

contro

Trenitalia Spa, in persona del legale rappresentante p.t., con sede legale in Roma, P.zza Croce Rossa n. 1

ESPONE

Preliminarmente, si precisa che il Sindacato Orsa costituisce una organizzazione sindacale federativa, di tutela e rappresentanza unitaria di tutte le categorie professionali dei lavoratori dipendenti che operano in società del trasporto ferroviario ed in quelle ad essa collegate.

Fino dalla sua costituzione, siglata da apposita convenzione, stipulata il 21/6/2002, il Sindacato ORSA ha partecipato attivamente a tutte le fasi di concertazione e contrattazione, anche a livello aziendale, stipulando la contrattazione collettiva di settore, nonché numerosi contratti ed accordi ad efficacia generalizzata, sia su base nazionale che su base locale.

---°---

Tanto precisato, al fine di una corretta disamina e soluzione della questione, la quale può così sinteticamente indicarsi - se debba ritenersi antisindacale il comportamento della Soc. Trenitalia Spa, la quale, a fronte di accordi nazionali stipulati con le controparti sindacali alle date del 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06, aventi ad oggetto la esclusione del dispositivo Vacma, installato sui locomotori, nonché la sua disgiunzione dai sistemi di controllo della marcia dei treni (SCMT), abbia disatteso i contenuti degli accordi, con conseguente incidenza negativa sul libero svolgimento della attività sindacale da parte della organizzazione sindacale ricorrente - occorre ripercorrere i fatti salienti della vicenda, che hanno preceduto la stipula degli accordi, che si assumono violati.

1) A far data dall'anno 1998, la società del trasporto Ferrovie dello Stato Spa intraprendeva un complesso processo di ristrutturazione e divisione al suo interno, il quale ha portato, tra l'altro, alla costituzione di Trenitalia Spa, la prima società di gestione dell'attività del trasporto, seguita, più recentemente, dalla costituzione di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) Spa, società di gestione della rete Ferroviaria, la quale, come responsabile degli impianti e della sicurezza della circolazione dei treni, pone la condizione per l'utilizzo delle linee ferroviarie della società di gestione del trasporto.

2) Per la parte che qui interessa, nel corso dell'anno 2002 Tre-

nitalia Spa avviava la installazione su alcuni locomotori di apposita apparecchiatura, denominata Vacma (Vigilanza automatica e controllo del Mantenimento dell'appoggio).

In particolare, con riguardo alle modalità del funzionamento del Vacma, bisogna dire che quando il mezzo di trazione è in movimento ad una velocità maggiore di 5 Km/h, al macchinista è imposto di poggiare il piede su apposito pedale, ovvero la mano sopra un pulsante (durante la effettuazione delle manovre), con rilascio entro un intervallo di tempo non superiore a 55 sec.

Se durante il movimento l'apposito interfaccia (pedale o pulsante) viene rilasciato per un tempo prolungato si ha l'emissione di un segnale acustico, nonché, di seguito, la frenatura d'urgenza del convoglio, parimenti, si ha la attivazione automatica del segnale acustico e della frenatura d'urgenza del convoglio, se l'interfaccia non viene immediatamente rilasciato entro 55 sec. ovvero per il caso di prolungato azionamento dell'interfaccia. (Per un quadro di sintesi del funzionamento del Vacma, v.di norme d'uso del "dispositivo Vacma allestito sulle automotrici, Al 668/Al 663 del 12/7/02, doc. 1).

3) A fronte di tale radicale mutamento delle condizioni di lavoro, proprie dei macchinisti, con particolare riguardo al caso di affidamento agli stessi della condotta dei treni provvisti di tale apparecchiatura, tutti gli organismi sindacali maggiormente rappresentativi (CGIL, CISL, UIL, ORSA, SMA, FAST, UGL) in-

traprendevano una estesa e radicale agitazione nei confronti della società di trasporto, volta a lamentare tali nuove condizioni.

In sintesi, queste le principali osservazioni critiche mosse dagli organismi sindacali alla nuova apparecchiatura "Vacma":

- trattandosi di modifica ai processi inerenti l'organizzazione del lavoro, il datore di lavoro è obbligato, prima della sua introduzione, a compiere idonea valutazione del rischio per la sicurezza e la salute dei lavoratori (art. 4/1 Dlgs 626/1994).

In particolare, nel rilevare come ogni modifica del posto di lavoro, quale l'odierna, significativa ai fini della sicurezza e salute dei lavoratori debba essere accompagnata da una nuova valutazione dei rischi, era richiamata l'attenzione sulla circostanza che all'atto di progettazione del luogo di lavoro debbono essere rispettati i principi ergonomici nella concezione dei posti di lavoro, nella scelta delle attrezzature e nella definizione dei metodi di lavoro e produzione, anche per attenuare il lavoro monotono e ripetitivo (art. 3/1 Dlgs cit.).

Ed ancora, il datore di lavoro nell'affidare i compiti al singolo lavoratore deve tenere conto delle capacità e condizioni di ciascuno in rapporto alla sua salute e alla sua sicurezza (art. 4 Dlgs sc cit.).

In ogni caso, la effettuazione ed elaborazione del documento di valutazione del rischio deve essere fatta in collaborazione con il servizio di prevenzione e protezione, nonché con il medico

competente, previa consultazione del rappresentante della sicurezza (art. 4/7 Dlgs cit.).

Inoltre, i lavoratori, mediante le loro rappresentanze, hanno diritto di controllare l'applicazione delle norme per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali e di promuovere la rinuncia, l'elaborazione e l'attuazione di tutte le misure idonee a tutelare la loro salute ed integrità fisica (art. 9 Dlgs cit.).

Al contrario, l'introduzione della apparecchiatura Vacma non era stata preceduta da alcun confronto sindacale, nè dalla idonea valutazione del rischio per la sicurezza e salute dei lavoratori, né infine alcuna cautela era stata adottata al fine di tutelare la sicurezza e la salute dei lavoratori ammessi all'utilizzo della apparecchiatura.

In particolare, l'unico documento di valutazione del rischio, elaborato inizialmente dalla società, ha avuto riguardo alla apparecchiatura Vacma, allestita sulle automotrici AL 663/668.

Con riguardo agli altri locomotori in dotazione di Trenitalia Spa, non risulta al Sindacato ricorrente che esistano documenti di valutazione del rischio, nè omologazione dei mezzi.

Peraltro, a bordo di tali locomotori il sistema Vacma è stato inscindibilmente associato ad apparecchiature di sicurezza, quali la ripetizione dei segnali a bordo (RS) ed il meno diffuso sistema di controllo marcia treno (SCMT).

Peraltro su questi mezzi l'esclusione del sistema Vacma può avvenire solo attraverso riprogrammazione del software di funzionamento del sistema.

Atteso quanto sopra, le Rappresentanze dei lavoratori per la sicurezza lamentavano tali carenze di informazione, consultazione e valutazione dei rischi alla sicurezza e salute dei lavoratori, invocando la attivazione di meccanismi di consultazione tra le parti.

- Il dispositivo Vacma è tecnologia desueta, se solo si considera che essa, già introdotta dalle Ferrovie in epoca fascista, in seguito riproposta negli anni 30, 80, 90, è stata ogni volta abbandonata a motivo della sua scarsa attendibilità ed utilità.

- La apparecchiatura Vacma impone al macchinista una serie di condotte monotone e ripetitive (continuo azionamento e rilascio delle interfacce ad intervalli regolari), assolutamente scollegate dalla circolazione ferroviaria, le quali rendono oltrremodo penosa e frustrante per il macchinista la effettuazione della mansione.

4) In un contesto di tale natura, tutti gli organismi sindacali preso atto che i lavoratori, all'indomani dell'avvio del suo utilizzo, lamentavano un notevole incremento dello stress psicofisico per l'uso dell'apparecchiatura, suggerivano forme di autotutela nei confronti del nuovo assetto di lavoro, unilateralmente introdotto dalla società di trasporto, nonostante il disappunto dei sindacati e degli stessi lavoratori. In particolare i la-

voratori in ossequio alle indicazioni sindacali, compilavano appositi moduli aziendali (M40), contenenti il richiamo dell'attenzione dei propri superiori gerarchici sulle criticità del nuovo assetto di lavoro, invitando, altresì, la società datrice di lavoro ad una organizzazione del lavoro che tenga conto di tali necessità (v.di a titolo esemplificativo plico contenente comunicazioni sindacati/società di trasporto ovvero sindacati/lavoratori afferenti gli anni 2003-2004, doc. 2).

5) E' in tale contesto che nel mese di luglio 2004 il dipartimento interregionale della prevenzione sui luoghi di lavoro, istituito presso le AASSLL della Toscana, disponeva: "il dispositivo Vacma richiama l'attenzione del macchinista sulla necessità di effettuare una serie ripetitiva di operazioni che potrebbero distogliere l'attenzione del conduttore dalle sue normali mansioni, per cui si avvalora la necessità di collegare l'azionamento del dispositivo alle altre operazioni svolte dal conduttore medesimo", le considerazioni formulate ai punti precedenti mantengono ovviamente la propria validità anche nei casi in cui il dispositivo Vacma è funzionalmente associato al dispositivo SCMTO al RSC" (doc. 3).

6) In data 7/1/05 si verificava in prossimità della stazione di Crevalcore un gravissimo disastro ferroviario, il quale causava la morte dei macchinisti nonché di alcuni passeggeri a bordo del treno.

Nell'ambito dell'inchiesta giudiziale aperta dalla Procura della

Repubblica di Bologna, sulla base degli elementi emersi, risultava accertato che sul locomotore di trazione del treno, al momento dell'incidente, il macchinista, cui era imputato l'indebito superamento di un segnale rosso, causa del disastro, stava utilizzando l'apparecchiatura SCMT integrata al dispositivo Vacma (v.di dichiarazione rilasciata dal Sig. Roberto De Paolis, CTP del macchinista deceduto, doc. 4)

7) Da ultimo, in data 19/4/05, proseguendo nel confronto, le OO.SS. e la dirigenza del gruppo FS si incontravano in Roma, stipulando verbale di accordo, nell'ambito del quale, per la parte che qui interessa, era convenuto:

“L'Azienda procederà ad escludere il Vacma dai sistemi di controllo della vigilanza. La realizzazione di tale intendimento avverrà a valle di un confronto che dovrà riguardare:

- i tempi e le modalità di sostituzione del Vacma;
- la separazione Vacma e SCMT.

Il confronto dovrà esaurirsi nell'arco di 20 giorni.

In tale arco temporale l'Azienda sospenderà l'attrezzaggio dei mezzi con il Vacma” (v.di verbale accordo 19/4/2005, doc. 5).

8) All'incontro del 19/4/2005, seguivano altri incontri, i quali, tuttavia, risultavano infruttuosi, tanto che i sindacati proclamano azioni di sciopero nelle giornate del 12 e 13 maggio 2005, nonché 23 e 24 giugno 2005 (v.di plico contenente azioni di sciopero, doc. 6).

9) E' all'indomani di tali nuove agitazioni che in data

23/6/2005, si teneva un nuovo incontro tra le segreterie nazionali dei sindacati CGIL, CISL, UIL, FAST, UGL, ORSA e le società del gruppo ferroviario, nel corso del quale le parti convenivano: “nell’obiettivo di realizzare soluzioni che assicurino la funzione di controllo della vigilanza e del rilevamento della presenza dell’operatore senza ricorrere alle interazioni del personale di macchina.

Le parti, inoltre, si impegnavano a proseguire il confronto sulle tematiche, afferenti gli interventi di attrezzaggio dei locomotori con il sistema Vacma, nel senso di:

“intervenire sui sistemi di controllo della vigilanza e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione.

Tale riattrezzaggio inizierà entro il prossimo mese di ottobre; adottare le soluzioni ergonomiche tese a migliorare la postura, minimizzando i movimenti monotoni e ripetitivi,

- proseguire il piano di attivazione del sistema di comunicazione terra-treno in atto.

Tale confronto si concluderà entro il 31 luglio 2005” (v.di verbale incontro 23/6/2005, doc. 7).

8) Nelle more della trattativa intrapresa tra le Ferrovie dello Stato ed i sindacati firmatari del contratto collettivo, a fronte, altresì, della relazione emanata dal gruppo di lavoro espressamente nominato dal coordinamento interregionale delle A-

ASSLL, dislocate sul territorio nazionale, alcune Aziende Sanitarie, investite del giudizio di conformità (o meno) della attrezzatura Vacma alla legislazione in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, ne accertavano la difformità alle disposizioni legislative e regolamentari in materia di tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori, precludendone l'utilizzo alla società. E così, disponeva la USL di Livorno:

“E' stato accertato che il dispositivo vigilante denominato Vacma, installato a bordo dei locomotori Direzione generale operativa logistica, è una attrezzatura inidonea ai fini della sicurezza e della salute dei lavoratori.

Infatti con tale dispositivo vengono introdotti elementi di ripetitività e monotonia, fonte di fatica psichica e stress, in contrasto con gli obblighi da parte del datore di lavoro circa il rispetto dei principi ergonomici nella concezione dei posti di lavoro (vedi anche art. 3 c. 1 lettera f).

Inoltre i macchinisti sono costretti ad assumere posture obbligate e incongrue in un ambiente in cui i criteri ergonomici nella concezione dei posti di lavoro (cabina di guida, sedile, consolle di guida...) risultano già carenti, almeno per gran parte dei locomotori attualmente utilizzati.

Sussiste infine la possibilità di una riduzione della vigilanza esterna (controllo del percorso, segnali, ecc...) da parte del macchinista costretto a rivolgere maggiore attenzione all'interno della cabina di guida”.

Pertanto si dovrà provvedere a:

utilizzare un dispositivo per il controllo della vigilanza dei macchinisti che possieda requisiti tali da:

- evitare elementi di ripetitività e monotonia;
- non compromettere il livello dell'attenzione del macchinista verso l'esterno;
- salvaguardare i criteri ergonomici nella concezione dei posti di lavoro.

I criteri di ergonomia dovranno essere rispettati anche per quanto riguarda la postazione di lavoro (sedile, consolle di guida, ecc...) (v.di foglio di prescrizione n. 238/080-6/309-3-12/8/05, Usl n. 6 Livorno, doc. 8. Di analogo tenore v.di foglio di prescrizione USL n. 6 Livorno n. 114/080-5/308-1 del 17/5/2005, doc. 9); così verbale di prescrizione 196217/667 PG della ASL di Genova, doc. 10, verbale di prescrizione USL 4 di Prato, doc. 11. Da ultimo, foglio prescrizione ASL Bologna prot. 41682-9/3/2006, foglio prescrizione ASL Campobasso prot. 2216 11/4/2006, verbale di contravvenzione n. 04/06; foglio prescrizione ASL Reggio Calabria, notificato in data 7/4/2006; foglio prescrizione ASL Torino verbale n. 1206-4-628 - 1170/2006 del 12/6/2006).

Infine, nell'ambito di giudizio promosso da alcuni dipendenti avverso RFI e Trenitalia Spa dinanzi al Tribunale di Cagliari, il CTU incaricato della indagine peritale sulle caratteristiche del Vacma, sotto il profilo della violazione delle disposizioni di si-

curezza e di tutela relative al rapporto di lavoro, concludeva la propria indagine nel senso della contrarietà del dispositivo alla legislazione in materia di sicurezza del rapporto di lavoro (art. 3 Dlgs 626/1994), sotto molteplici profili, nonché della violazione dei principi contrattualistici del settore, concludendo, pertanto, nel senso della sua pericolosità ed inaffidabilità (v.di relazione peritale ing. S. Gianino del 15/12/05, doc. 12).

9) Per parte sua, Trenitalia Spa, a fronte delle univoche indicazioni, del tenore, sopra indicato, proseguiva nel confronto già avviato con le parti sociali, nel senso di programmare tempi e modalità di disattivazione del Vacma, nonché della sua disgiunzione dal sistema SCMT, anche in ottemperanza alle prescrizioni ricevute.

E così, da ultimo, in data 25/1/06 era siglata un'intesa tra le OO.SS. e le Soc. FS Spa e Trenitalia Spa, nell'ambito del quale, in apposita rubrica "Vacma/SCMT", era convenuto: "Sui mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo Vacma l'azienda, in coerenza con quanto previsto al punto 3 dell'accordo del 19/4/2005, procederà alla progressiva disattivazione del Vacma e, ove necessario, alla realizzazione della separazione tra controllo della presenza e della vigilanza" (v.di verbale accordo 25/1/06, doc. 13).

10) Nondimeno all'indomani della sottoscrizione degli impegni assunti tra la società del trasporto ferroviario e tutte le organizzazioni sindacali, volti alla disattivazione del dispositivo

Vacma all'interno dei locomotori già attrezzati, nonché alla disgiunzione di tale dispositivo dal sistema di controllo della marcia del treno (SCMT), Trenitalia Spa, disattendendo gli accordi sottoscritti, proseguiva nel mantenimento del dispositivo allestito, e ne allestiva di nuovi, ordinandone l'utilizzo ai macchinisti.

11) E così, a fronte delle rimostranze dei lavoratori, cui frattempo era reso noto dagli organismi sindacali il conseguito traguardo della disattivazione del dispositivo Vacma, la società convenuta, all'atto dell'avvio alla effettuazione della condotta del treno, trainato da locomotiva integrata dal sistema Vacma, formulava il comando scritto della condotta del treno attraverso la redazione di appositi modelli M40, cui faceva seguito, per il caso di rifiuto all'obbedienza, la rimozione del lavoratore dal servizio di condotta assegnato e l'avvio di provvedimenti disciplinari (v.di plico contenente M40, doc. 14).

12) E' proprio in tale contesto che in data 4/2/06 Trenitalia Spa, esasperando le sanzioni disciplinari, fino a quel momento inflitte al personale, a fronte del rifiuto di un macchinista alla condotta di Eurostar, trainato da locomotore munito del pedale Vacma, intimava al lavoratore il licenziamento disciplinare (doc. 15).

13) Tale circostanza, ritenuta dai sindacati grave provocazione antisindacale messa in atto dalla società di trasporto, sia alla luce delle conseguite intese, sia pendendo ancora trattative

sul punto tra le parti sociali, suscitava la sdegnata reazione di tutti i sindacati, i quali diffondevano documenti di protesta (doc. 16) ovvero proclamavano azioni di sciopero (doc. 17), nonché suscitava l'interesse della stampa (v.di articolo apparso sul manifesto il 11/3/06 a firma F. Piccioni, doc. 18), ed infine l'attenzione delle forze politiche.

E così, con interrogazione a risposta scritta, datata 6/4/2006, il Gruppo misto-comunisti italiani, presso la Camera dei deputati, a firma dell'On. Diliberto, era ad invocare iniziative urgenti del governo, volte a diffidare la società del trasporto ferroviario dall'adottare sui propri locomotori il sistema Vacma.

E così, è dato leggere: "...si rileva che gli accordi nazionali firmati il 19 aprile e del 23 tra Trenitalia e sigle sindacali, nei quali si è giunti dopo scioperi proclamati da tutti i sindacati e che prevedono l'eliminazione del sistema Vacma, oggi restano inapplicati da FS mentre si ha da parte di Trenitalia un insprimento delle sanzioni disciplinari nei confronti del personale che in seguito ad iniziative sindacali, rifiuta l'utilizzo delle vetture attrezzate con il Vigilante, per sconfinare a forme di licenziamento come nel caso del Sig. Dante De Angelis.

I sindacati, d'altra parte, per contrastare la definizione di "selvagge" azioni di protesta, si appellano al loro diritto di sciopero ed all'art. 2, comma 7 della legge n. 46 del 1990 che recita testualmente: "Le norme del presente articolo in tema di preavviso minimo e di indicazione (dello sciopero) non si applicano

ai casi di astensione dal lavoro dell'ordine costituzionale, o di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori e dei cittadini" (v.di interrogazione a risposta scritta, dell'aprile 2006, doc. 19).

14) Frattanto nel mese di giugno 2006, la Commissione mista istituita sulla base dell'accordo sindacale del 25/1/2006, rendeva noti gli esiti della indagine volta alla ricerca di soluzioni alternative al Vacma, contenute in una relazione, redatta da "assessors" di nomina congiunta delle parti nell'ambito della quale gli esperti nominati concludevano nel senso della inadeguatezza del Vacma, come strumento atto a rilevare la vigilanza del macchinista, fino al punto di paventare che il "tacitamento del segnale da parte del macchinista, indotto alla ripetizione automatica di un movimento (con il piede o con la mano) mascheri una situazione di possibile pericolo per ridotta vigilanza" (doc. 20).

15) Pure a fronte degli impegni negoziali, degli interventi istituzionali da parte delle ASL, e, da ultimo, delle conclusioni degli esperti nominati congiuntamente, Trenitalia Spa, non solo proseguiva nei comandi impartiti ai lavoratori di utilizzo del Vacma, ma finchè proseguiva nell'attrezzaggio dei locomotori con il dispositivo, ormai ritenuto "contra legem" da tutti gli organi pubblici, preposti alla sua valutazione.

E così, da un rapporto tra il numero dei locomotori, utilizzati presso la Divisione Cargo, attrezzati con il sistema

SCMT/Vacma, si apprende che alla data del 13/10/05 essi erano in numero pari a 105, quanto al loc. 652, in numero pari a 66 quanto al loc. 633 infine in numero pari a 144 quanto al loc. 655.

Alla data del 1/6/06 essi sono in numero pari a 166 quanto al loc. 652, n. 87 quanto al loc. 633, n. 220 quanto al loc. 655, passando, così, da complessivi n. 315 locomotori, muniti dell'attrezzaggio SCMT/Vacma, alla data del 13/10/04 a n. 473 alla data del 1/6/06 (v.di elenco locomotori attrezzati con SCMT/Vacma presso la divisione Cargo al 13/10/05 elaborato da Trenitalia Spa doc. 21, nonché elenco locomotori divisione Cargo attrezzati con SCMT Vacma alla data del 1/6/2006, doc. 22 infine tabella riepilogativa 1/6/06 redatta dal sindacato, attingendo alle tabelle aziendali, sopra riportate, doc. 23).

Parimenti, quanto al numero dei locomotori, utilizzati presso la Divisione Passeggeri, muniti dell'attrezzaggio contestato, alla data del 25/9/05 essi erano in numero complessivo, pari a 48 (di cui 19 loc. 444, 24 loc. 656, 1 loc. 412, 4 Etr 500) mentre alla data del 12/1/06 essi erano (e sono) in numero complessivo, pari ad 86 (v.di ancora tabella riepilogativa, doc. 23) nonché elenco locomotori attrezzati con SCMT/Vacma, presso la Div. Passeggeri alla data del 12/1/06, doc. 24).

17) E' così, da ultimo, il sindacato ricorrente, con lettere, datate 13/6/06, inviate alle Ferrovie dello Stato Spa e a Trenitalia Spa, lamentando la violazione degli accordi del 19/4/05,

23/6/05 e 25/1/06, era ad invocare nei confronti della predetta società un immediato chiarimento della vicenda in oggetto (v.di lettere Orsa/Trenitalia doc. 25).

18) Convocato un incontro con gli organismi sindacali, nella riunione indetta per il 22/6/06, dalla società del gruppo ferroviario, i sindacati, tra cui l'Orsa, si trovavano costretti a prendere atto che alcuna concreta soluzione e risposta era fornita da Trenitalia Spa sulla "vertenza Vacma", di talchè, rilevato il mancato rispetto degli impegni assunti, era, da ultimo, proclamato uno sciopero nazionale indetto per il 21/7/06 (v.di atto di proclamazione di sciopero nazionale doc. 26).

19) Tale condotta spregiativa degli accordi intercorsi era lamentata dalle organizzazioni sindacali, tra cui l'Orsa, al Ministro dei trasporti, il quale convocava i sindacati per il giorno 17/7/06.

In tale contesto, il Ministro concordava sulla esigenza di superare la attuale situazione di crisi di FS "con particolare attenzione dell'applicazione degli accordi già intercorsi con l'Azienda FS in materia di dispositivi di sicurezza (v.di dissociazione del dispositivo Vacma) che il Ministero dei Trasporti si è impegnato a fare applicare".

A fronte di tale impegno, assunto dal Ministero, i sindacati sospendevano le azioni di sciopero, già proclamate per i giorni 19, 20, 21 (doc. 27).

20) Atteso l'incedere dei fatti, come sopra delineati, la organiz-

zazione sindacale ricorrente lamenta la grave condotta anti-sindacale, tenuta nei suoi confronti da Trenitalia Spa, la quale è consistita (e consiste) nella inosservanza degli accordi nazionali, conseguiti tra la predetta società e tutti gli organismi sindacali firmatari del contratto collettivo, tra cui la segreteria nazionale del sindacato ricorrente, con grave compromissione dell'efficace espletamento del ruolo della organizzazione sindacale quale controparte contrattuale, nonché con grave lesione del diritto alla credibilità ed all'immagine del sindacato nei confronti dei lavoratori, posto in pericolo dal mancato rispetto delle intese raggiunte, nonché dalla violazione del canone di correttezza e buona fede, il quale deve sempre presiedere la conduzione delle trattative tra le opposte parti sociali.

DIRITTO

Antisindacalità del comportamento tenuto da Trenitalia Spa per la parte in cui ha disatteso le intese raggiunte con gli accordi, stipulati alle date del 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06, tra tutte le organizzazioni sindacali, firmatarie del contratto collettivo, tra cui la segreteria nazionale del sindacato ricorrente, con conseguente idoneità della condotta denunciata a produrre la lesione alla libertà e della attività sindacale.

I) Legittimazione ad agire del Sindacato ricorrente, quale organismo locale della associazione sindacale nazionale.

Come noto, il ricorso all'art. 28 L. 300/1970 può essere pro-

posto dagli organismi locali delle associazioni sindacali nazionali, le quali sono le articolazioni più periferiche delle strutture sindacali nazionali, ovvero, di norma, i sindacati provinciali di categoria, dotati di distinta soggettività.

Laddove, come nel caso di specie, si lamenti la mancata osservanza di accordi nazionali, stipulati e sottoscritti dalle segreterie nazionali dei sindacati, partecipanti agli accordi, tra cui il sindacato nazionale ORSA e la società del gruppo Ferrovie dello Stato (tra cui Trenitalia Spa), direttamente colpito dalla inosservanza dell'accordo è l'organismo locale della associazione nazionale, sia per la diretta applicazione dell'accordo sui vari ambiti territoriali, dove le associazioni espletano la loro (effettiva) azione sindacale, sia per il pregiudizio che si determina a livello periferico, costituito dallo scollamento fra la base, da un lato, e gli attivisti sindacali dall'altro.

In particolare, bisogna dire che la mancata disattivazione del dispositivo Vacma sui locomotori che ne sono muniti, accompagnato dalla installazione del predetto dispositivo su altri locomotori, incide negativamente, in primis, sulla sfera giuridica di tutti i dipendenti, appartenenti ai vari impianti operanti sul territorio regionale, chiamati alla condotta dei treni muniti del dispositivo in contestazione, in partenza, in arrivo ed in transito sulla rete ferroviaria, dislocata lungo l'impianto di appartenenza.

A tale compromissione va ad aggiungersi la violazione dei di-

ritti spettanti all'organismo sindacale locale, sia in quanto portatore di situazioni di vantaggio proprio, sia in virtù degli accordi sottoscritti, sul cui rispetto vanta un proprio interesse, non potendosi negare che la osservanza degli impegni assunti liberamente dalle parti non possa essere elusa senza che l'organizzazione sindacale periferica ne risenta sul piano della credibilità e della effettiva presenza nell'ambiente di lavoro, nel quale il sindacato è chiamato ad operare.

II) Attualità della condotta antisindacale, attesa la persistenza del comportamento illegittimo, nonché la sua idoneità a produrre effetti durevoli nel tempo, sia per la sua portata intimidatoria, sia per la situazione di incertezza che ne consegue, suscettibile di determinare una restrizione ed un ostacolo al libero esercizio della attività sindacale.

La fattispecie oggetto della odierna controversia costituisce, a giudizio di chi scrive, caso di scuola di attualità della condotta antisindacale, atteso che il comportamento, tenuto dalla società convenuta, consistito nell'effettivo inadempimento degli accordi intervenuti con le controparti sindacali, aventi ad oggetto la disattivazione del dispositivo Vacma, risulta tuttora persistente ed idoneo a produrre effetti durevoli nel tempo, sia per la sua portata delegittimante della controparte sindacale, firmataria degli accordi, nei confronti dei lavoratori, in tutti i livelli territoriali, in cui la stessa è chiamata ad operare (nazio-

nale, e locale), sia per la situazione di incertezza che ne consegue in ordine alle sorti dei conseguiti accordi, rimasti per buona parte inosservati, sia infine per la sua portata intimidatoria nei confronti del sindacato, e nei confronti dei lavoratori, quali circostanze tutte, tali da determinare una effettiva restrizione ed ostacolo al libero svolgimento della attività sindacale. Del resto, la giurisprudenza di legittimità è sostanzialmente univoca nel precisare che requisito necessario della speciale azione di repressione della condotta sindacale di cui all'art. 28 della legge n. 300/70 è l'attualità della condotta ed il perdurare dei suoi effetti (Cass. Sez. un. N. 2443/97; n. 1600/98; n. 3568/91), salva la precisazione che il requisito dell'attualità della condotta antisindacale e dei suoi effetti non è escluso dall'esaurirsi della singola azione antisindacale e dei suoi effetti ove il comportamento illegittimo del datore di lavoro risulti, alla stregua di una valutazione globale e non limitata a singoli episodi, tuttora persistente ed idoneo a produrre effetti durevoli nel tempo, sia per la sua portata intimidatoria, sia per la situazione di incertezza che ne consegue, tale da determinare una restrizione o un ostacolo al libero svolgimento dell'attività sindacale (sul punto, v.di Cass. Civ. Sez. Lav. n. 11741/05; Cass. Civ. Sez. Lav. n. 1684/03; Cass. Civ. Sez. Lav. n. 5422/98 tutte in Iuris data, ed. Giuffrè 2006). Laddove l'organo giudicante adito, dalla allegata documentazione, nonché assunte, se ritenuto necessario, sommarie in-

formazioni, ritenga provato l'inadempimento degli accordi intervenuti, da ultimo, con verbale 25/1/2006, appare di tutta evidenza come la condotta posta in essere da Trenitalia, consistita nella sostanziale inerzia nella disattivazione del dispositivo Vacma e nella sua disgiunzione dal sistema di controllo della marcia del treno (SCMT), seguita dai comandi impartiti ai lavoratori di effettuazione della condotta di treni muniti di tale dispositivo, è chiaramente idonea a pregiudicare, o comunque, ad ostacolare gravemente il libero svolgimento della attività sindacale, quale quella propria dell'organizzazione sindacale ricorrente.

III) Antisindacalità del comportamento datoriale, consistente nel disattendere gli impegni assunti da Trenitalia Spa con la controparte sindacale, volti a disattivare il Vacma, e ad escluderlo dai sistemi di controllo della vigilanza dei macchinisti, con conseguente delegittimazione della controparte contrattuale nei confronti dei lavoratori, e grave lesione alla immagine ed alla credibilità del sindacato.

Gli accordi nazionali, siglati da Trenitalia Spa e tutte le organizzazioni nazionali, firmatarie del contratto collettivo, alle date del 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06 (destinate a riversare capillarmente i loro effetti sui vari livelli territoriali in cui operano gli organismi sindacali, firmatari degli accordi), costituiscono punto di arrivo di una lunga e sofferta contesa tra le contrapposte parti sociali, la quale prende avvio all'indomani

della installazione ed attivazione da parte di Trenitalia Spa sui locomotori del Vacma, (sistema di controllo della presenza e della vigilanza dell'agente di condotta durante la marcia del treno), quale apparecchiatura radicalmente osteggiata dai lavoratori, nonché dagli organismi sindacali di rappresentanza di questi ultimi, sia attraverso le consuete forme di lotta sindacale (scioperi, nazionali e locali, assemblee dei lavoratori, trattative) sia attraverso azioni di protesta individuali e forme di autotutela, messe in atto dai macchinisti con il rifiuto alla condotta dei locomotori, muniti dell'attrezzaggio contestato, fino alla messa al bando della apparecchiatura contestata da parte sia degli enti pubblici preposti al controllo (ASL), sia della commissione di studio, costituita da esperti di nomina congiunta delle contrapposte parti sociali.

E', infatti, in un contesto di tale natura che si inseriscono gli accordi nazionali del 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06, di cui se ne lamenta da parte del sindacato ricorrente la inosservanza e disapplicazione ad opera della società convenuta.

In proposito, a sostegno del riferito inadempimento degli accordi intervenuti tra Trenitalia Spa e OO.SS, valgono le seguenti osservazioni.

- Con l'accordo siglato il 19/4/05, la società del trasporto si impegnava ad escludere il Vacma dai sistemi di controllo della vigilanza, rinviando ad un confronto con le controparti sindacali quanto a "tempi e modalità di sostituzione del Vacma",

nonché quanto alla “separazione Vacma e SCMT”.

Tale intesa era reiterata nell’incontro del 23/6/05, nell’ambito del quale era ribadito l’impegno a proseguire il confronto sulle tematiche richiamate, nonché era disposto l’esame di interventi di riattrezzaggio con sistemi alternativi al pedale.

Da ultimo, nel corso dell’incontro tenuto il 25/1/06, Trenitalia Spa, “in coerenza con quanto previsto al punto 3 dell’accordo del 19/4/05” si impegnava a procedere “alla progressiva disattivazione del Vacma...” sui mezzi di trazione, già attrezzati con tale dispositivo.

Ebbene, al contrario degli impegni assunti, sulla cui osservanza sia i sindacati firmatari che i lavoratori hanno confidato, Trenitalia Spa ha mantenuto in funzione il dispositivo contestato, come comprovato dai comandi impressi ai macchinisti di conduzione dei treni muniti del Vacma.

E’ così, dai modelli M40, redatti dai medesimi (doc. 14) da ultimo, nei mesi di giugno e luglio 2006, si apprende che gli stessi, all’atto di avvio della condotta dei treni, rilevavano come a bordo dei locomotori fosse ancora installato il dispositivo Vacma, integrato indissolubilmente con il sistema SCMT, invocandone la disattivazione, per le ampie ragioni espresse.

A fronte di ciò, per parte sua, i superiori gerarchici dei predetti lavoratori, ribadivano il comando alla condotta del treno, munito dell’attrezzaggio contestato.

- Non soltanto, ad oggi, gli accordi nazionali, come sopra ri-

chiamati, sono rimasti per buona parte dei loro contenuti inapplicati da Trenitalia Spa, ma, quest'ultima, andando in direzione opposta agli impegni presi, ha proseguito nella installazione delle apparecchiature contestate a bordo dei locomotori.

In particolare, consta al sindacato ricorrente che il dispositivo Vacma, integrato nel sistema SCMT, successivamente alle intese raggiunte, sia stato installato a bordo di numerosi locomotori in uso presso le divisioni passeggeri e cargo, come da allegati elenchi, da intendersi qui integralmente richiamati (docc. 21, 22, 23, 24), e sia tuttora funzionante a bordo dei predetti locomotori.

Né varrebbe invocare da Trenitalia Spa, a giustificazione del proprio operato, che è stata avviata, ed è ancora in corso, la sperimentazione di nuovi piani di attrezzaggio dei propri mezzi di trazione, da parte della apposita commissione mista, istituita per l'incombente (giuste indicazioni di cui agli accordi 23/6/05, 25/1/06), trattandosi di sperimentazione che non esonerava (né esonera) la società convenuta dalla disattivazione del Vacma, durante le predette fasi di sperimentazione.

Ad ogni buon conto la predetta commissione ha terminato i suoi lavori, concludendo nel senso della inidoneità del Vacma al conseguimento delle finalità, poste dalla società a base della sua introduzione.

- Alcun chiarimento, infine, è stato apportato da Trenitalia

Spa a tale lamentata violazione degli impegni assunti, che, nel corso di nuovo incontro tenuto il 22 giugno 2006 alcuna indicazione forniva sulle ragioni della lamentata inosservanza degli accordi, né sui tempi di esclusione del Vacma ovvero della sua disgiunzione dal sistema SCMT, tanto che gli organismi sindacali si trovavano costretti alla (ennesima) azione di sciopero, proclamato per la giornata del 21/7/06, e finchè si trovavano costretti ad invocare il ruolo di mediazione del Ministero dei trasporti, al fine di pretendere il rispetto degli impegni assunti.

---°---

Laddove l'organo giudicante adito tragga dagli elementi probatori, sopra riportati, il convincimento della inosservanza delle intese sindacali conseguite, dovrà stigmatizzare la condotta della società convenuta come antisindacale, atteso, a tacer d'altro, il pregiudizio che ne discende alla credibilità ed all'immagine del sindacato, operante sul territorio, chiamato alla applicazione degli accordi firmati dalla sua segreteria nazionale, nonché il mancato rispetto del generale dovere di correttezza e buona fede, che debbono presenziare nei rapporti tra le opposte parti contrattuali.

Sul punto, preme precisare che il diritto alla immagine ed alla credibilità del sindacato, costituisce uno dei corollari del principio costituzionale della libertà sindacale, che viene salvaguardato attraverso lo strumento dell'art. 28, di tutela dinanzi

a tutti quei comportamenti del datore di lavoro, idonei a ledere, ingiustificatamente, le prerogative del sindacato, danneggiandone l'immagine (in tal senso v.di Cass. Civ. 9991/1998; Pret. Milano 25/3/1999, in Iuris data, ed Giuffrè 2006).

Ebbene, con riguardo al caso di specie non è chi non veda come sia di tutta evidenza la efficienza lesiva della condotta datoriale alla lesione della immagine ed alla credibilità del sindacato, sia sotto il profilo del suo ruolo di controparte contrattuale nelle trattative con la società, sia nei rapporti con i lavoratori, ai quali il sindacato ha prospettato con soddisfazione i risultati conseguiti (dopo anni di lotta sindacale) salvo, di seguito, essere smentito, a fronte della inapplicazione degli stessi.

P.Q.M.

Si chiede che l'Ill.mo Giudice adito voglia fissare udienza per la procedura di cui all'art. 28 S.L. per la discussione della presente controversia in contraddittorio con la soc. Trenitalia Spa in persona del legale rappresentante p.t., al fine di sentire accogliere le seguenti conclusioni:

- dichiarare la condotta antisindacale posta in essere da Trenitalia Spa nei confronti del sindacato ricorrente;
- ordinare alla convenuta la immediata cessazione della condotta predetta e adottare ogni provvedimento che il Giudice riterrà idoneo alla tutela della attività della libertà sindacale, ed in particolare:

ordinare alla società convenuta di rispettare il contenuto degli accordi nazionali del 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06, con particolare riguardo alla disattivazione del dispositivo Vacma, sui locomotori in partenza, in arrivo ed in transito lungo il territorio regionale della Toscana, a bordo dei quali lo stesso si presenti ancora funzionante, ed ancora fornire al sindacato ogni informazione sui tempi e le modalità di tale esclusione.

Con condanna della società convenuta al pagamento delle spese di lite da distrarsi in favore dei procuratori antistatari.

---°---

In via istruttoria:

Si producono i seguenti n. 27 documenti:

- 1) comunicazione di funzionamento del dispositivo Vacma;
- 2) plico contenente comunicazioni sindacali anni 2002-2005;
- 3) coordinamento - Regione Toscana 6/7/04;
- 4) dichiarazione Roberto De Paolis;
- 5) verbale incontro 19/4/05;
- 6) proclamazioni di sciopero;
- 7) verbale incontro 23/6/05;
- 8) foglio prescrizioni n. 238/080-6/309-3-IUSL Livorno;
- 9) foglio prescrizioni n. 114/080-5/309-1/17.5.05, USL Livorno;
- 10) comunicazione ASL Genova 17/11/05;
- 11) foglio prescrizione USL Prato 23/11/05;
- 12) CTU Cagliari 15/12/05;

- 13) verbale incontro 25/1/06;
- 14) plico contenente M40;
- 15) contestazione disciplinare e licenziamento De Angelis;
- 16) comunicato UGL 30/5/06;
- 17) proclamazione sciopero;
- 18) coord. nazionale RSU 11/3/06;
- 19) interrogazione aprile 2006 gruppo misto alla Camera;
- 20) relazione Commissione Mista;
- 21) lista locomotori dotati di Vacma presso la Divisione Cargo alla data del 13/10/05;
- 22) liste locomotori divisione Cargo al 1/6/06;
- 23) tabella riepilogativa;
- 24) lista locomotori muniti di Vacma, in uso presso la divisione Pax installati dal 12/1/06; lettere Orsa/Trenitalia 13/6/06;
- 25) lettere Orsa/Trenitalia 13/6/06;
- 26) proclamazione sciopero;
- 27) note Ministero Trasporti 17/7/06.

B) Chiede che siano assunte informazioni sulle seguenti circostanze:

- 1)** DCV che su tutti i locomotori di cui ai documenti n. 21, 22, 24 che Vi si mostrano il dispositivo Vacma è integrato incombilmente con il sistema SCMT;
- 2)** DCV che il dispositivo Vacma può essere escluso all'interno dei locomotori, muniti di tale attrezzaggio, attraverso

l'intervento di riprogrammazione del software di funzionamento del sistema, e disgiunzione del Vacma dal sistema SCMT, per il caso di integrazione dei due sistemi;

3) DCV che ad oggi il dispositivo Vacma è ancora funzionante sui locomotori, muniti di tale attrezzaggio, quali, esemplificativamente, quelli di cui ai documenti n. 21, 22 e 24 che vi si mostrano.

Si indica a sommarie informazioni sulle circostanze, come sopra indicate, ovvero sulle circostanze di cui alla parte in fatto i Sigg.ri:

Claudio Grimaldi c/o Impianto Firenze, Trenitalia.

Vittoria Salvatore, Via Zola n. 125, Livorno

Firenze li, 7 Luglio 2006

Avv. GianLuca Braschi

Avv. Emanuela Manini

TRIBUNALE CIVILE DI FIRENZE

Sezione Lavoro

MEMORIA DIFENSIVA E DI COSTITUZIONE

in procedimento ex art. 28, Legge 300/1970

Dott. Muntoni - Ud. 8.8.2006

PER

TRENITALIA S.p.A. - Società con socio unico, soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A. - con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, assistita dagli avv.ti Enzo Morrico, Franco Raimondo Boccia ed Andrea Tosi, elettivamente domiciliata nello studio del terzo in Firenze, Via B. Varchi n. 14, in virtù di mandato a margine del presente atto, conferito dall'avv. Giancarlo Alvino, in qualità di Istitore, in forza di procura per atto Notaio dott. Paolo Castellini del 11.7.2000, repertorio n. 59992;

CONTRO

Il Sindacato ORSA - Organizzazione Sindacati autonomi di base, segreteria provinciale di Firenze, in persona del segretario provinciale Vincenzo Marzani, assistito dagli avv.ti GianLuca Braschi ed Emanuela Manini, elettivamente domiciliato in Firenze, Via G. La Pira n. 21;

*** **

Con ricorso ex art. 28, Legge n. 300/1970, il sindacato Orsa ha convenuto in giudizio Trenitalia S.p.A. dinanzi al Tribunale di Firenze, Giudice Unico del Lavoro, per sentire accogliere le seguenti conclusioni: "- dichiarare la condotta antisindacale posta in essere da Trenitalia Spa nei confronti del sindacato ricorrente; - ordinare alla convenuta la immediata cessazione della condotta predetta e adottare ogni provvedimento che il Giudice riterrà idoneo alla tutela dell'attività della libertà sindacale, ed in particolare: ordinare alla società convenuta di rispettare il contenuto degli accordi nazionali del 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06, con particolare riguardo alla disattivazione del dispositivo Vacma, sui locomotori in partenza, in arrivo ed in transito lungo il territorio regionale della Toscana, a bordo dei quali lo stesso si presenti ancora funzionante, ed ancora fornire al sindacato ogni informazione sui tempi e le modalità di tale esclusione. Con condanna della società convenuta al pagamento delle spese di lite da distrarsi in favore dei procuratori antistatali".

*** **

Con il presente atto si costituisce in giudizio Trenitalia S.p.A., in persona del legale rappresentate pro tempore, contestando integralmente quanto ex adver-

so dedotto e chiedendo il rigetto del ricorso, in quanto inammissibile e infondato per i motivi di seguito esposti.

*** **

In via preliminare: incompetenza territoriale.

Si eccepisce il difetto di competenza territoriale del Tribunale adito.

Come si evince dalla lettura del ricorso ex adverso proposto, l'Orsa lamenta l'illegittimità del comportamento di Trenitalia consistito nella violazione di "accordi sindacali" sottoscritti in data 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06. Tutti gli accordi in questione, per l'evidente ricaduta generalizzata sull'intera attività ferroviaria, sono stati stipulati in sede nazionale con le organizzazioni sindacali nazionali.

A ben vedere, dunque, la segreteria provinciale di Orsa lamenta l'antisindacalità di una condotta che, anche a volerla ritenere sussistente (ma così non è, per le ragioni che si illustreranno in seguito), non sarebbe, comunque, stata posta in essere in sede locale.

Ed infatti, secondo la prospettazione della Organizzazione sindacale ricorrente, oggetto del presente giudizio non è un comportamento tenuto dalla struttura locale di Trenitalia, quanto un comportamento che, in primo luogo, l'azienda ha tenuto in un luogo diverso da quello in cui è radicato l'odierno giudizio (e cioè Roma, dove infatti sono stati sottoscritti gli accordi sindacali ritenuti violati da controparte) e che, in secondo luogo, ha effetti diffusi su tutto il territorio nazionale e nei confronti della totalità delle strutture ferroviarie.

Da quanto appena esposto discende l'incompetenza territoriale del Giudice adito, in quanto il luogo dove "è stato posto in essere" il (preteso) comportamento antisindacale, che, ai sensi dell'art. 28, 1° comma, Legge n. 300/1970, costituisce il dato rilevante ai fini della determinazione del Giudice competente territorialmente, è Roma e non certo Firenze.

Come è stato sottolineato dalla giurisprudenza assolutamente pacifica, "ai fini della determinazione della competenza per territorio in tema di repressione di condotta antisindacale ai sensi dell'art. 28 l. n. 300 del 1970, è rilevante il luogo di commissione del comportamento denunciato, non già il luogo in cui tale comportamento è stato deliberato, né quello, eventualmente diverso, nel quale si verificano gli effetti che devono essere rimossi per ripristinare la legalità" (Cass. 24.6.2000, n. 8647; in tal senso Trib. Brindisi, 21.8.2003, in Giur. Merito, 2004, 1368; Cass., 17.1.2001, n. 616; Cass., 9.10.2000, n. 13456); in particolare, si è precisato che il "luogo di commissione del compor-

tamento antisindacale, ai fini dell'individuazione del giudice territorialmente competente a reprimerlo mediante l'emissione dei provvedimenti previsti dell'art. 28 l. 20 maggio 1970 n. 300, è quello in cui viene compiuto o omesso l'atto del quale si denunci l'antisindacalità, a prescindere dal luogo o dai luoghi nei quali siano per verificarsi o si siano verificati gli effetti" (Pret. 7.12.1998, in Notiz. Giur. Lav., 1999, 150; in tal senso Cass., 13.11.1997, n. 11246).

Pertanto, considerato che nel caso in questione si ha una completa coincidenza tra il luogo (Roma) ed i soggetti (le strutture nazionali di Trenitalia) che hanno deciso la pretesa condotta antisindacale, ed il luogo ed i soggetti che tale comportamento hanno posto in essere, si insiste perché l'Ill.mo Giudice adito dichiarare il proprio difetto di competenza in favore del Tribunale del Lavoro di Roma.

Il Giudice del lavoro di Firenze, dott.ssa Taiti, ha accolto l'eccezione di incompetenza territoriale sollevata dalla Società a fronte di una pretesa condotta antisindacale, consistita nella presunta violazione di una clausola di un contratto collettivo; si legge, infatti, nel decreto "...ed invero, la presunta condotta antisindacale oggetto del ricorso ebbe a tenersi effettivamente a Roma, luogo in cui vi fu la riunione con le OO.SS. e le RSU...Né, a diverso argomentare, l'obiezione del ricorrente secondo cui quanto deliberato a Roma...era destinato ad avere i suoi effetti anche nella sede di Firenze, in quanto in Roma si sarebbe concluso un vero e proprio accordo destinato ad essere eseguito su tutto il territorio nazionale (Firenze compresa)..." (cfr. all. 1).

*** **

Nel merito. Insussistenza di una condotta antisindacale

1) Il dispositivo "Vigilante" (V.A.C.M.A).

L'esigenza di prevenire gravi incidenti ferroviari a causa dell'inefficienza fisica del macchinista (per omessa vigilanza, per improvvisi malori, etc.), ha condotto allo studio ed all'introduzione, nelle principali reti ferroviarie europee, di strumenti tecnologici idonei ad assicurare il controllo della presenza e della vigilanza del macchinista.

I dispositivi adottati in via pressoché generalizzata in tutti gli Stati europei costituiscono sostanzialmente applicazione, con minime varianti operative, delle norme tecniche in tema di sicurezza del trasporto ferroviario elaborate spontaneamente dai vari Paesi nel secolo scorso e codificate, a partire dal 1980, dall'Unione internazionale delle Ferrovie (Union Internationale des Chemins de fer - U.I.C.) con la Fiche U.I.C. n. 641-O del 1° gennaio 1981, recante "Standard dei dispositivi di vigilanza automatica utilizzati nel traffico interna-

zionale”.

Tali “standard” sono stati successivamente imposti a, e rispettati da, tutti i servizi pubblici di trasporto ferroviario europei, i quali hanno in tal modo conseguito l’effetto di armonizzare e rendere compatibili i rispettivi sistemi anche sotto l’importante profilo della sicurezza attiva.

La più moderna e diffusa versione dei dispositivi in parola consiste nel c.d. “Vigilante” o V.A.C.M.A. (acronimo dell’espressione francese “ Veille Automatique Controle Maintien d’Appui” o “Vigilanza automatica a controllo del mantenimento di appoggio”), prodotta in Italia dalla Società Faiveley Transport S p A (consociata italiana di una società con sede in Francia), è oggi obbligatoriamente prevista quale requisito essenziale per la circolazione dei treni sul rispettivo territorio nazionale dalla quasi totalità dei Paesi europei e, segnatamente, dai Paesi con i quali la rete italiana è maggiormente interconnessa (come ad esempio Francia, Austria e Germania con la sigla S.I.F.A., i Paesi Anglosassoni con la denominazione dead Man’s Switch o Driver’s Vigilance System, etc.).

Il dispositivo in questione consiste in un’apparecchiatura che viene installata nella cabina di guida del locomotore e che richiede, da parte del guidatore, la pressione di un pedale (il che assicura la presenza fisica del macchinista nella propria postazione) ed il suo rilascio momentaneo e periodico, in prefissati intervalli temporali (il che garantisce lo stato di vigilanza del medesimo conduttore).

Qualora una delle due condizioni non si verifichi, il dispositivo aziona automaticamente la frenatura del treno: anche in tale fase, peraltro, il macchinista, a tutela di eventuali momentanei impedimenti, ha il potere, mediante una semplice procedura, di “resettare” il dispositivo consentendo al treno la regolare continuazione della propria marcia.

Il VACMA costituisce un dispositivo assolutamente essenziale per garantire un grado accettabile di sicurezza nella circolazione ferroviaria, e che qualsiasi sua modifica dovrebbe essere adeguatamente ponderata a livello non solo nazionale ma internazionale, poiché potrebbe avere riflessi di estrema pericolosità per l’incolumità dei passeggeri (e del personale viaggiante delle stesse imprese ferroviarie).

Ovviamente, iniziative di modifica diverse tra loro non possono essere assunte da una singola impresa ferroviaria nazionale e, ancor più, non è immaginabile apportare modifiche differenti a livello meramente locale, adottando sistemi diversi da Regione a Regione.

E' infine quasi superfluo osservare come appaia assolutamente irragionevole (e certamente penalmente perseguibile per gli evidenti riflessi di pericolosità per la pubblica sicurezza), pensare di poter mettere a repentaglio l'incolumità di migliaia di passeggeri e dipendenti delle imprese ferroviarie disattivando (od ordinando di disattivare) in toto il sistema "Vigilante" in questione, quantomeno senza sua previa sostituzione (ovviamente a livello nazionale se non internazionale) con qualche altro dispositivo che adempia alla medesima funzione assicurando un grado di sicurezza equivalente.

2) Il quadro normativo comunitario.

Sebbene i menzionati Stati europei avessero già da tempo reso obbligatoria l'installazione del sistema in questione per tutti i convogli operanti sul proprio territorio (ivi compresi, ad esempio, i treni ad alta velocità come i T.G.V. francesi), in Italia, sulla rete ferroviaria nazionale, tale prescrizione (anche a causa della complessità delle relazioni sindacali) è stata prevista solo a decorrere dal 2002, in forza di un'articolata serie di interventi normativi sia comunitari che nazionali, i quali hanno pertanto posto rimedio alla lacuna che caratterizzava il nostro ordinamento penalizzando la competitività delle imprese nazionali sul mercato europeo e, al contempo, isolando la nostra rete ferroviaria rispetto alla c.d. "interoperabilità" del sistema ferroviario transeuropeo.

Segnatamente, come frequentemente accade al legislatore nazionale, l'impulso all'allineamento della nostra rete con i sistemi di sicurezza comunemente adottati nel resto del continente è stato fornito dalla progressiva implementazione della normativa comunitaria in materia di trasporti in generale e di trasporto ferroviario in particolare.

Sullo specifico versante della sicurezza, la normativa comunitaria è inizialmente intervenuta con l'art. 7, comma 2, della Dir. 29 luglio 1991 n. 91/440/CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (successivamente modificata dalla Dir. 2001/12/CE), prevedendo che *"gli Stati membri garantiscono che siano fissati standard e norme di sicurezza che il materiale rotabile e le imprese ferroviarie siano oggetto di conseguente certificazione e che per gli incidenti siano svolte indagini. Questi compiti sono svolti da enti o imprese che non prestano a loro volta servizi di trasporto. ferroviario e- che sono indipendenti da enti o imprese che prestano tali servizi, secondo modalità che assicurino un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura. Le imprese ferroviarie applicano tali standard e norme di sicurezza".*

Successivamente, la Dir. 19 giugno 1995, n. 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, all'art. 12 ha subordinato l'ottenimento della

licenza di esercizio dell'attività di trasporto ferroviario all'osservanza della legislazione nazionale e delle disposizioni regolamentari compatibili con la legislazione comunitaria per quanto riguarda i requisiti di sicurezza che si applicano al materiale rotabile.

Nell'ottica della c.d. "interoperabilità" del sistema ferroviario transeuropeo (di cui alle Dir. 96/48/CE e Dir. 2001/16/CE), la successiva Dir. 26 febbraio 2001 n. 2001/14/CE ha introdotto la prescrizione in forza della quale le imprese ferroviarie debbono dotarsi di un certificato di sicurezza, subordinandone il rilascio al rispetto delle disposizioni e dei requisiti in materia di sicurezza della circolazione, disposti anche dal Gestore dell'Infrastruttura, nonché alla previa omologazione del materiale rotabile.

Da ultimo, la Dir. 2004/49/CE del 29 aprile 2004 ed il coevo Reg. n. 881/2004/CE del 29 aprile 2004, relativi alla sicurezza delle ferrovie comunitarie, hanno evidenziato che *"le differenze in materia tecnica e operativa fra i sistemi ferroviari degli Stati membri hanno causato una compartimentazione dei mercati ferroviari nazionali, e impedito uno sviluppo dinamico del settore su scala europea"*, ed hanno quindi promosso il completamento dello "spazio ferroviario europeo" tramite il perseguimento "simultaneamente di obiettivi di sicurezza e di interoperabilità", all'uopo istituendo un'Agenzia ferroviaria europea per la sicurezza e l'interoperabilità e attribuendo nuovi compiti alla Commissione europea, con la dichiarata finalità di armonizzare le norme tecniche nazionali in materia di sicurezza attraverso la definizione di standard comuni direttamente elaborati in sede europea.

3) L'attuazione della normativa comunitaria da parte del legislatore nazionale.

La normativa nazionale di recepimento ha profondamente innovato il settore del trasporto ferroviario sia sul piano organizzativo che sotto l'aspetto sostanziale.

La trasformazione più evidente è costituita dall'istituzione del Gestore dell'Infrastruttura e dalla devoluzione al medesimo di innovative attribuzioni.

I D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, e 16 marzo 1999, n. 146, hanno provveduto da un lato, alla separazione tra soggetto gestore delle infrastrutture ed imprese esercenti le attività di trasporto, con l'obiettivo di adempiere alle prescrizioni comunitarie in tema di concorrenza e di circolazione dei servizi nella prospettiva della creazione di un'unica rete transeuropea, nonché, per altro verso, alla disciplina delle modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Tali regolamenti sono stati successivamente attuati dal Ministero dei

trasporti con il decreto 22 maggio 2000, n. 247/V1G3, nonché “legificati” ed aggiornati ad opera del D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188.

La normativa in esame ha definito il Gestore dell’Infrastruttura quale soggetto autonomo ed indipendente, sul piano giuridico, organizzativo e decisionale rispetto alle singole imprese (art. 11 L. n. 188/2003), i cui rapporti con lo Stato sono disciplinati da un atto di concessione (di pubblico servizio, come si vedrà) e da un contratto di programma (art. 14 L. n. 188/2003): tale concessione è stata successivamente affidata dal Ministero dei trasporti con decreto n. 138T del 31 ottobre 2000.

Come è stato chiarito dal Ministero dei Trasporti, al Gestore è stato attribuito l’esercizio di ogni attività, facoltà e potere di natura pubblicistica anche di tipo normativo secondario già previsto per legge o regolamento in capo all’Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e all’Ente Ferrovie dello Stato (art. 7, comma 1, ult. periodo, decreto 138T/2000, ed art. 4.1, decreto n. 247/2000, cit.).

Al Gestore dell’Infrastruttura sono state devolute, per quanto in questa sede interessa, la “*gestione in sicurezza della circolazione ferroviaria*” (art. 3, comma 2, lett. h, L. n. 188/2003), nonché la responsabilità del relativo controllo (art. 11, comma 2, L. n. 188/2003).

Gli strumenti attraverso i quali il Gestore esercita tali competenze sono essenzialmente: l’elaborazione degli *standard* e delle norme di sicurezza, il rilascio del certificato di sicurezza e l’omologazione del materiale rotabile.

Quanto al primo profilo, il Gestore dell’Infrastruttura e il Ministero dei Trasporti sono chiamati ad emanare un vero e proprio “atto complesso”, nell’ambito del quale l’adozione o proposta degli *standard* e delle norme di sicurezza compete, in via esclusiva, al Gestore, mentre al Ministero spetta la relativa approvazione, oltre alla vigilanza sulla fase applicativa (art. 10, comma 1, L. n. 188/2003).

Per parte loro, le imprese ferroviarie sono tenute all’applicazione degli *standard* e delle norme di sicurezza così determinate, nonché delle ulteriori disposizioni del Gestore dell’Infrastruttura, alle quali la legge attribuisce rango normativo regolamentare (secondario) ed efficacia cogente (art. 4, comma 2, ed art. 36, comma 1, L. n. 188/2003).

A sua volta, l’art. 3 del decreto di concessione della gestione dell’infrastruttura, ha investito espressamente il Gestore dell’obbligo di “*mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza, di cui al successivo art. 7, allineati e comparabili a quelli delle principali reti europee anche con riferimento*

ai nuovi sistemi di sicurezza sulle linee e sugli impianti”, all’uopo elaborando la relativa normativa tecnica attuativa e gli standard di sicurezza della circolazione ferroviaria (art. 7, lett. d), mentre il successivo art. 8 mantiene al Ministero il compito di vigilare sul mantenimento effettivo di “adeguati livelli di sicurezza comparabili a quelli delle principali reti europee, sulla base dell’analisi degli indici di sicurezza definiti e riconosciuti in sede europea ed internazionale”.

In applicazione di tali previsioni normative, il Ministero dei Trasporti ha espressamente approvato i predetti standard e norme di sicurezza con il citato decreto n. 247/2000.

In tale occasione, il Ministero ha ulteriormente statuito che:

- “ai fini delle future proposte di modifica e/o aggiornamento di standard e norme e di sicurezza ... nell’ottica dell’armonizzazione tecnica di settore - i cui principi sono fissati dalle direttive comunitarie in materia - il gestore dell’infrastruttura adotta criteri coerenti con i regolamenti e gli standard internazionali” (quali la fiche UIC n. 641/1981 - art. 1.2);
- in particolare, “il gestore dell’infrastruttura definisce ... standard tecnici nonché criteri costruttivi del materiale rotabile e degli impianti, cui devono soddisfare i macchinari, gli equipaggiamenti in genere e gli impianti utilizzati per le parti e/o per le funzioni connesse con la sicurezza dell’esercizio del trasporto ferroviario”, nonché adotta, in ulteriore applicazione di tali standard e criteri, “disposizioni regolamentari cui devono attenersi tutti i soggetti che svolgono attività connesse con la sicurezza dell’esercizio del trasporto ferroviario” (art. 2.2);
- tutti i predetti atti emanati dal Gestore costituiscono “norme regolamentari” (punto 3.1, lett. a), cogenti erga omnes ed alle quali deve essere data adeguata pubblicità attraverso la pubblicazione in uno specifico bollettino ufficiale (art. 3.3);
- le norme regolamentari segnatamente attengono: sia alla definizione delle disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione nonché di quelle sulla regolamentazione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei treni; sia ai requisiti di sicurezza cui deve rispondere il materiale rotabile; che alle specifiche tecniche ed alle norme di riferimento per la progettazione e la costruzione degli organi di sicurezza del materiale rotabile (art. 4.1, lettere a, b, c, d, e, f).

Quanto al rilascio del certificato di sicurezza, a sua volta propedeutico alla concessione della licenza d’esercizio da parte del Ministero, pertiene in via esclusiva al Gestore (art. 11, comma 4, L. n. 188/2003), ed è possibile solo

previo accertamento che il materiale rotabile sia *“regolarmente omologato, immatricolato, sottoposto a tutti i controlli prescritti”*, nonché, soprattutto, conforme *“alle normative nazionali, con particolare riferimento agli standard in materia di sicurezza della circolazione”* (art. 10, commi 2 e 4, L. n. 188/2003).

Infine, relativamente all'omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari ai fini della sicurezza della circolazione, l'art. 7 del decreto n. 247/2000 e l'art. 2, lett. c), del decreto n. 138T/2000 devolvono espressamente le relative funzioni, da espletarsi prima del rilascio del certificato di sicurezza, al Gestore dell'Infrastruttura.

4) L'introduzione da parte del Ministero e del Gestore dell'Infrastruttura della norma tecnica inerente l'obbligatoria adozione del dispositivo “Vigilante”.

Il Gestore dell'Infrastruttura - nel doveroso esercizio dei predetti poteri/doveri di natura regolamentari ed in applicazione del criterio univocamente individuato dal predetto decreto n. 247/2000 in ordine all'armonizzazione delle norme tecniche italiane con quelle proprie degli standard internazionali - ha fin dal 1999 avviato un'istruttoria finalizzata all'introduzione del VACMA.

Tale procedimento ha visto la redazione di approfonditi studi di efficienza, efficacia, sicurezza, ergonomia e igiene dei lavoratori addetti, eseguiti da primari istituti di ricerca ed universitari, che hanno condotto ad una prima e provvisoria omologazione rilasciata dal “Department des équipements et des systèmes électriques-MTZ” delle Ferrovie francesi SNCF, nonché del Gestore italiano in data 17 aprile 2002.

Al termine della ricordata istruttoria il Gestore, sulla base delle norme tecniche elaborate dall'ente internazionale preposto alla sicurezza in materia di circolazione ferroviaria, definite dall'Unione internazionale delle Ferrovie (UIC) con la già menzionata “Fiche UIC” n. 641-O del 1 gennaio 1981 (*recante “standard dei dispositivi di vigilanza automatica utilizzati nel traffico internazionale”*), ha adottato la norma tecnica inerente l'obbligatoria introduzione anche in Italia del dispositivo “Vigilante”.

Il Ministero, con decreto ministeriale 19 luglio 2002 prot. n. 41O/Vig3, non solo ha approvato gli schemi di disposizione proposti dal Gestore, ma ha altresì stabilito d'ufficio che *“l'utilizzo di tale apparecchiatura può effettivamente condurre a livelli di sicurezza maggiori soprattutto in particolari circostanze: a seguito di recenti indicazioni fornite da parte del Sig. Ministro orientate a dare rapida attuazione all'adozione del dispositivo in questione si invita codesta Società ad operare in tal senso”*, e, dunque, che *“riconosciuto l'effettivo apporto di*

maggiore sicurezza garantita dall'apparecchiatura ... si invita codesto Gestore ad orientare le proprie disposizioni verso un rapido impiego del dispositivo in questione principalmente in quei casi in cui lo stesso possa essere maggiormente efficace" (quali i treni che viaggiano nelle ore notturne, i treni merci, etc.).

In adempimento di tale decreto di approvazione, il Gestore dell'Infrastruttura ha infine pubblicato le disposizioni n. 35 del 22 novembre 2002 ("Presenza del personale sui mezzi di trazione e sui treni - Incombenze per il personale dei treni serviti da mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo di controllo della presenza e della vigilanza dell'agente addetto alla condotta - Vigilante"), e n. 36 del 27 novembre 2002 (recante "Specifiche dei requisiti funzionali del dispositivo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta - vigilante").

In particolare, ai sensi dell'art. 12 della prima di tali disposizioni il Gestore ha tassativamente stabilito che "ogni impresa ferroviaria ha l'obbligo di attrezzare con il dispositivo "Vigilante", rispondente alle caratteristiche funzionali definite dal Gestore dell'infrastruttura di RFI, i mezzi di trazione i sulla RFI dando la priorità a quelli utilizzati per i treni in cui lo stesso possa essere maggiormente efficace quali: i treni che viaggiano nelle ore notturne, treni merci e treni serviti da mezzo di trazione affidato ad un solo agente", nonché di "attrezzare i mezzi di trazione di prima omologazione, utilizzati sulla RFI con il dispositivo Vigilante rispondente alle caratteristiche funzionali definite dal Gestore dell'Infrastruttura di RFI" (disciplinate, come si è visto, dal Gestore medesimo con la successiva disposizione n. 36/2002).

Con la circolare di accompagnamento della disposizione n. 35/2002, il Gestore ha altresì stabilito che la prima fase, transitoria, di utilizzo solo parziale del Vigilante, per i treni indicati, sarebbe cessata in data 1 marzo 2003 a decorrere dalla quale data tutte le imprese ferroviarie avrebbero dovuto dare "piena attuazione alla disposizione".

5) L'adempimento da parte di Trenitalia all'obbligo normativo inerente l'introduzione del dispositivo Vigilante.

Essendo divenuto cogente ed obbligatoria in ogni sua parte la predetta normativa regolamentare attinente alla nuova norma tecnica che introduce lo standard di sicurezza denominato Vigilante, l'attivazione di tale dispositivo è divenuta condizione necessaria per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie ossia per il rilascio, da parte del Gestore, del certificato di sicurezza e, da parte del Ministero, della licenza d'esercizio dell'attività di trasporto ferroviario (ai sensi degli artt. 6, 7, 8 e 10 della L. n. 188/2003).

In concomitanza con la scadenza del predetto termine di piena operatività della disposizione n. 35/2002, Trenitalia, ha ottenuto dal Gestore dell'Infrastruttura l'omologazione del dispositivo Vigilante VACMA in relazione alla sua installazione sulle locomotive di tipologie E656, E633, E444, E652, E645: omologazione che il Gestore ha rilasciato avendo previamente accertato la conformità del dispositivo in questione i modelli a suo tempo omologati anche da "Department des équipements et des systèmes électriques-M72" delle Ferrovie francesi SNCF, nonché la sua "conformità alle condizioni previste dalla Fiche UIC 641-O del 1° gennaio 1981" (decreto di omologazione del Gestore n. RFI/TCCSNS/273/2003 del 3 marzo 2003).

Appare opportuno sottolineare come l'omologazione attesti la conformità del materiale rotabile rispetto ad ogni vigente normativa in materia, ivi compresi, per quanto in questa sede interessa, i profili inerenti l'ergonomia della cabina ed ogni aspetto di igiene e sicurezza del lavoro.

A tale omologazione, con specifico riferimento al locomotore del tipo E656, in data 8 giugno 2004 è stata inoltre assentita dal Gestore un'ulteriore omologazione del medesimo dispositivo integrato con l'ulteriore sistema SCMT (decreto di omologazione n. 970/22643 dell'8 luglio 2004).

Nonostante l'avvenuta omologazione, Trenitalia ha svolto, in via del tutto autonoma, ulteriori studi specifici in ordine a profili specificamente inerenti gli aspetti ergonomici e medici dell'introduzione del dispositivo vigilante, affidandone la redazione a centri studi e di ricerca, privati ed universitari, leader nel settore.

Essi hanno ulteriormente confermato la correttezza degli accertamenti svolti dal Gestore in sede di omologazione escludendo che l'utilizzo del VACMA da parte del macchinista possa comportare l'insorgenza di patologie di alcun tipo.

Alla luce delle considerazioni che precedono, Trenitalia (analogamente del resto a tutte le imprese ferroviarie, anche titolari di tratti di rete in concessione), non ha potuto far altro (onde non incorrere, come si è visto, nella revoca del certificato di sicurezza e della licenza d'esercizio) che adempiere a quanto normativamente previsto dal legislatore (nazionale e comunitario), dal Ministero e dal Gestore, installando ed attivando sui convogli (già omologati) il dispositivo in questione, ovviamente in modo graduale (attesi anche gli ingenti investimenti necessari e con priorità per i treni notturni e merci.

*** **

Tanto premesso a specifica confutazione di quanto sostenuto nel ricorso

so introduttivo del giudizio si precisano le seguenti circostanze:

*** **

Con riferimento alle modalità di adozione ed impiego del dispositivo vigilante da parte di Trenitalia S.p.A. si precisa – a confutazione di quanto scritto nel punto 2) del ricorso - quanto segue:

1. con nota R/9800645/P del 12/03/98 il Direttore dell'ASA RETE (attuale R.F.I. S.p.A.) ha stabilito che <...al fine di incrementare il livello di sicurezza dei treni circolanti sulla rete ferroviaria si ritiene necessario che i treni debbano essere provvisti di apparecchiature automatica di sicurezza e controllo della vigilanza del guidatore con azione sul freno continuo funzionante su tutto il treno...omissis>;
2. con nota DIT/TC/SEGR/009/704 del 23/11/99 la Direzione Tecnica di Divisione infrastruttura ha autorizzato la sperimentazione dell'impiego del dispositivo Vigilante a condizione che non venisse modificato il modulo di condotta previsto dalla regolamentazione allora in vigore;
3. dall'inizio del 2001 Trenitalia ha iniziato l'acquisto e l'installazione dei dispositivi Vigilante sui propri mezzi, sulla base delle specifiche definite da Divisione Infrastruttura;
4. il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (nota prot 410/Vig3 del 19.07.02, a firma del Direttore Generale del Trasporto Ferroviario - Ing. Enzo Celli), ha autorizzato l'introduzione del dispositivo vigilante, riconoscendo che:
 - a) l'utilizzo di tale apparecchiatura può effettivamente condurre a livelli di sicurezza maggiori soprattutto in particolari circostanze: a seguito di recenti indicazioni fornite da parte del Sig. Ministro orientate a dare rapida attuazione all'adozione del dispositivo in questione...>;
 - b) l'effettivo apporto di maggiore sicurezza in alcune particolari situazioni, ed invitando il Gestore (ndr. RFI) ad orientare le proprie disposizioni verso un rapido impiego del dispositivo in questione principalmente in quei casi in cui lo stesso possa essere maggiormente efficace (treni che viaggiano nelle ore notturne, treni merci);
5. a seguito di tale nota del Ministero, con la Disp. 35 del 22.11.02, RFI ha stabilito l'obbligo dell'impiego del dispositivo Vigilante a tutte le Imprese Ferroviarie operanti sulla infrastruttura nazionale dando priorità ai mezzi di trazione utilizzati per i treni già effettuati ad agente unico (macchinista + CT) ed a quelli merci;
6. con la Disposizione 36 del 27.11.02 RFI ha emesso le specifiche dei requisiti

funzionali del dispositivo di controllo della presenza e vigilanza dell'agente di condotta;

7. Trenitalia opera grazie alla Licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Certificato di Sicurezza rilasciato da RFI. Il Certificato di Sicurezza può essere revocato qualora non si ottemperi alle Disposizioni di RFI o non si mantengano nel tempo i requisiti che hanno permesso il suo rilascio;
8. La rimozione del dispositivo "Vigilante" porta ad una contravvenzione delle Disposizioni di RFI che, pertanto, è legittimato a sospendere e/o revocare il Certificato di Sicurezza con conseguente blocco delle attività.

*** **

Si precisa ancora, a confutazione di quanto scritto nel punto 3 del ricorso, che:

9. Trenitalia ha informato in più occasioni il sindacato circa le modalità d'impiego del dispositivo;
10. l'introduzione del dispositivo è stata preceduta da un programma di formazione ed informazione del personale di macchina che ha coinvolto tutte le strutture operative interessate di Trenitalia;
11. esistono documenti di valutazione del rischio all'infuori di quello elaborato per l'apparecchiatura Vacma sulle automotrici AL 663/668;
12. il documento di valutazione del rischio regionale della Toscana, limitato per il solo primo anno (2003) ai menzionati mezzi di trazione, è invece stato esteso, a partire dal 2004, anche agli altri mezzi di trazione;
13. i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza hanno consegnato loro valutazioni sull'argomento ad ogni riunione periodica prevista dal d.lgs. n. 626/1994 (vedi allegato in atti);

*** **

A confutazione delle circostanze riportate ai punti 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17, 19, del ricorso, si precisa che:

14. La questione è stata oggetto di numerosi incontri tra la Società e le Organizzazioni Sindacali che hanno portato alla stipula di quattro accordi nazionali (14.10.2004, 19.4.2005, 23.6.2005 e 25.1.2006), con i quali è stato delineato un percorso relazionale volto all'individuazione di soluzioni condivise ed è stata definita una serie di interventi che sta determinando un forte sforzo per l'Azienda sia dal punto di vista organizzativo che economico;
15. A seguito dell'ultimo degli accordi citati, in data 13 febbraio 2006 si è insediata una commissione mista Trenitalia, RFI, FS Holding, Organizzazioni Sindacali composta da: 12 rappresentanti sindacali (2 per ognuna delle

- OO.SS. FILT, FIT, UILT, FAST, UGL e OrSA); 7 rappresentanti di TRENITALIA; 2 rappresentanti di RFI; 1 rappresentante di FS;
16. Tale Commissione - che ha complessivamente effettuato 7 incontri ufficiali (13, 16, 21 e 28 febbraio, 3 e 20 marzo, 24 maggio 2006) - aveva il compito di monitorare e verificare, con il supporto di assessor esterni designati congiuntamente dalle parti, i risultati di un'apposita sperimentazione da condurre sulla tratta Roma Termini - Fiumicino Aeroporto, con l'utilizzo di tre locomotive E464 opportunamente attrezzate secondo le modalità già verificate tra le parti che prevedono in particolare la installazione di dieci punti di reiterazione (2 touche, leva del freno continuo, leva del freno di marcia automatica, leva di marcia manuale, leva impostazione velocità, pulsante tromba, tasti Prericonoscimento/Riconoscimento/Riarma Freno) cui è demandata la sola attività di controllo della vigilanza;
 17. La sperimentazione aveva la finalità di fornire ipotesi di soluzione alle suddette problematiche in materia di igiene e sicurezza sul lavoro;
 18. Le modalità, con le quali i componenti della Commissione e gli assessor hanno seguito lo svolgimento della sperimentazione sono state definite dalla Commissione stessa;
 19. Tra l'altro, a tutti i componenti e agli assessor è stata data la possibilità di effettuare accessi nelle cabine di guida dei suddetti locomotori nel corso della sperimentazione. La maggioranza degli Assessor e dei componenti della Commissione (tra i quali tutti quelli di parte sindacale) si sono avvalsi di tale facoltà;
 20. I dati derivanti sia dalla disamina delle riprese in linea effettuate durante la sperimentazione, che dall'analisi dei questionari somministrati ai lavoratori nel corso della stessa sono stati resi disponibili a tutti gli assessor e ai membri della commissione e discussi in occasione di appositi incontri;
 21. Detta sperimentazione, della durata di 14 giorni (dal 20.2 al 5.3.2006), si è conclusa con una relazione finale redatta da assessor, nella quale sono fornite indicazioni sulle modifiche da introdurre rispetto all'attuale configurazione del dispositivo Vigilante. In particolare, è stata rilevata l'opportunità di realizzare: a) la separazione tra la funzione di controllo della vigilanza e quella della presenza (con inibizione di quest'ultima); b) l'introduzione di ulteriori "punti di reiterazione" ("touche" o altri sistemi alternativi al pedale), che permettano al macchinista di interfacciarsi in modo vario e non ripetitivo con il sistema; c) l'adozione di altri accorgimenti per il miglioramento ergonomico della cabina di guida (es. sedile regolabile);

22. Durante la sperimentazione, l'attenzione degli assessor, anche a seguito dei ripetuti interventi delle AASSLL atti a segnalare le criticità del sistema in questione, è stata focalizzata su tre aspetti in particolare: a) comprendere se i requisiti delle cabine della sperimentazione rispondano meglio a corretti criteri di ergonomia; b) se il dispositivo "vigilante" sia migliorato in modo da ridurre eventuali problemi di monotonia e ripetitività nel lavoro dei macchinisti; c) comprendere se una serie ripetuta di operazioni possa distogliere l'attenzione del macchinista dalle sue normali mansioni;
23. Quanto al primo aspetto, è stato rilevato che la molteplicità dei punti di reiterazione collocati sui normali comandi di guida e la loro distribuzione spaziale, unitamente alla cosiddetta inibizione della presenza, consentono di superare il problema della costrittività posturale. Inoltre, la riprogettazione della pedana, le novità introdotte nella regolazione del sedile di guida, il riposizionamento del cruscotto MIM SCMT e la migliore luminosità della stesso rispondono alla richiesta di un innalzamento degli standard di ergonomia della cabina di guida.
24. Sul secondo aspetto la valutazione comune degli assessor è che l'introduzione di nuovi punti di reiterazione tra dispositivi di condotta ed elementi appositamente dedicati (sensori a sfioramento e pedana) per l'azzeramento del tempo lungo introduce elementi di variabilità di azioni e tempi tali da attenuare, se non eliminare, i problemi di monotonia e ripetitività.
25. Quanto al terzo punto gli assessor ritengono che l'allestimento sperimentale del Vigilante sembra in grado di incidere positivamente sui possibili effetti negativi sui livelli di attenzione dell'agente di condotta che alcune ASL avevano ritenuto di poter riscontrare con riferimento alla "versione base" del dispositivo (senza punti di reiterazione corrispondenti ai normali comandi di guida). Infatti, lo strumento si sovrappone in maniera limitata alle normali operazioni di condotta (si registra una riduzione pari al 70-80% della necessità di compiere movimenti ad hoc per l'azionamento del dispositivo vigilante rispetto alla versione originaria dello stesso) e l'azzeramento del tempo lungo mediante l'utilizzo dei dispositivi di condotta normale fa sì che l'allarme del vigilante entri in funzione con una frequenza sicuramente inferiore a quella teorica dettata dal vincolo dei 55 secondi, permettendo così al macchinista di reindirizzare la propria concentrazione sul suo compito principale;
26. Il contributo di conoscenza fornito da tale documento è stato reso disponi-

- bile dalle parti per il proseguimento del percorso relazionale previsto dagli accordi in essere;
27. In quest'ottica, esso è stato trasmesso, oltre che a tutti i componenti della commissione, alle Segreterie nazionali delle Organizzazioni Sindacali e alle Società RFI, Trenitalia e FS Holding;
28. Le risultanze di tale documento saranno ovviamente alla base del suddetto prosieguo del confronto con le Organizzazioni Sindacali che sarà ripreso a breve; inoltre, i risultati della suddetta sperimentazione sono stati utilizzati da Trenitalia per la redazione di un documento, denominato "Aggiornamento del sistema di sicurezza vigilante da installare a bordo dei mezzi di trazione di Trenitalia", che è stato trasmesso al Coordinamento interregionale delle ASL;
29. Il Coordinamento tecnico (con nota del 24.7.2006 - Prot. A00GRT/210280/125.022.001) ha espresso " un parere sostanzialmente positivo sul programma di intervento che Trenitalia S.p.A. ha messo a punto ritenendo che gli stessi realizzino un concreto miglioramento delle condizioni di guida dei locomotori, riducendo significativamente gli elementi di antiergonomicità rilevati nelle indagini condotte dai Servizi Territoriali di Prevenzione delle ASL ";
30. Per quanto concerne le azioni di sciopero richiamate, si precisa che quella proclamata per i giorni 23 e 24.6.2005 è stata revocata dagli stessi soggetti proclamanti a seguito della firma dell'accordo nazionale del 23.6.2005;
31. con lettera del 19.4.2005, indirizzata alle segreterie nazionali delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, nell'intento di agevolare il percorso negoziale intrapreso, la Società ha comunicato la propria disponibilità a porre in atto comportamenti collaborativi mirati a depotenziare l'insorgere di un ulteriore contenzioso.
32. Il licenziamento comminato al macchinista non è riferibile alla violazione delle norme in materia Vacma;
33. Le affermazioni riportate come risultato principale della relazione finale dei lavori della suddetta Commissione sono in realtà, a detta degli stessi assessor, soltanto ulteriori considerazioni, inserite in allegato, che vanno oltre lo specifico compito affidato agli stessi nell'accordo del 25.1.2006.
34. Stante il vigente quadro normativo, e non essendo stato ancora concluso il percorso per l'individuazione di comune accordo tra le parti di una nuova versione del dispositivo di sicurezza, Trenitalia, non può far altro (onde non incorrere nella revoca del certificato di sicurezza e della licenza d'esercizio)

che adempiere a quanto normativamente previsto dal legislatore (nazionale e comunitario), dal Ministero e dal Gestore dell'Infrastruttura, installando ed attivando sui convogli il dispositivo in questione

35. Esaminando il verbale di accordo 17.7.2006, intercorso tra il Ministero dei Trasporti e varie organizzazioni sindacali (tra cui l'Orsa), emerge l'impegno assunto dal predetto Ministero, ai fini dell'applicazione degli accordi intervenuti tra Azienda FS e OO.SS. in materia di dispositivi di sicurezza; ciò sta a dimostrare che la concreta applicazione dei suddetti accordi non può avvenire prima del completamento del percorso relazionale stabilito d'intesa tra le parti e dell'adozione da parte dello stesso Ministero e di RFI SpA di auspicabili provvedimenti di modifica della vigente normativa di esercizio.

*** **

Per quanto riguarda nello specifico l'azione proposta ai sensi dell'art. 28, l. 300/1970 la sua totale infondatezza emerge con palmare evidenza ove si considerino le seguenti circostanze, completamente taciute nel ricorso introduttivo del giudizio, riguardante i risultati della commissione attivata in forza degli accordi richiamati dalla stessa organizzazione ricorrente, il piano adottato dalla convenuta ed i riconoscimenti intervenuti da parte degli organi amministrati preposti e competenti. Nello specifico si debbono porre nella dovuta attenzione le seguenti circostanze taciute nel ricorso:

36. In seguito agli accordi sindacali sottoscritti con riferimento al sistema Vigilante VACMA in data 19.4.2005 (all. 2), 25.6.2005 (all. 3) ed in data 23.6.2006 (all. 4) è stata istituita, come già detto, una commissione mista che ha sperimentato i nuovi sistemi vigilanti sulla tratta Roma Termini-Fiumicino ed ha prodotto una relazione sui risultati della sperimentazione (all. 5);

37. Anche in relazione ai risultati raggiunti da detta commissione tecnica la Società convenuta ha elaborato il documento "Aggiornamento del sistema di sicurezza "Vigilante" da installare a bordo dei mezzi di trazione di Trenitalia" che è stata trasmesso al responsabile del Coordinamento Tecnico delle Regioni, ing. Marco Masi, in data 14.3.2006 (all. ti 6 e 7);

38. In relazione a detta proposta l'ing. Marco Masi chiedeva alla Società Trenitalia chiarimenti con lettera del (all. 8), in relazione ai quali la stessa Società in data 23.6.2006 inviava un ulteriore documento con chiarimenti richiesti (all. 9);

39. Successivamente con lettera del 24.7.2006 (all. 10) l'ing. Marco Masi a nome del Coordinamento ha espresso "un parere sostanzialmente positivo sul

programma di interventi che Trenitalia ha messo a punto ritenendo che gli stessi realizzino un concreto miglioramento delle condizioni di guida dei locomotori riducendo significativamente gli elementi di antiergonomia rilevati nelle indagini condotte dai Servizi territoriali delle ASL” . Peraltro nella suddetta lettera è stato posto nel dovuto risalto che “l’argomento in trattazione è di portata nazionale...” a conferma, se mai ve ne fosse stato bisogno, che si tratta di questione di rilevanza generale che deve essere adottata in maniera uniforme su tutto il territorio nazionale. Da ciò si deduce che le decisioni ed i comportamenti conseguenti non possono che essere presi dalla Direzione Generale in Roma e di conseguenza in detta città si radica la competenza decidere ogni questione in merito.

*** **

Alla luce delle precisazioni svolte, la domanda ex adverso proposta è inammissibile ed inaccoglibile per l’evidente difetto dei presupposti di fatto e di diritto che sorreggono l’azione per l’accertamento della condotta antisindacale.

Non risponde, infatti, in alcun modo al vero quanto asserito nel ricorso, per cui Trenitalia avrebbe violato gli accordi sindacali citati ex adverso, in quanto – come ampiamente sottolineato nella parte che precede – la scrivente Società non ha assunto l’impegno di disattivare il dispositivo Vacma ad una data prefissata, per un semplice e banale motivo: non è neppure ipotizzabile un simile impegno, in assenza di altro dispositivo di sicurezza.

In realtà, come emerge dall’esame letterale degli accordi collettivi e dal comportamento tenuto dalle parti successivamente, Trenitalia si è impegnata a seguire un percorso condiviso con le organizzazioni sindacali volto ad individuare un dispositivo di sicurezza adeguato ed efficace in sostituzione di quello attualmente utilizzato.

Si legge, al riguardo, al punto 3) dell’Accordo 19.4.2005 che “L’Azienda procederà ad escludere il VACMA dai sistemi di controllo della vigilanza. La realizzazione di tale intendimento avverrà a valle di un confronto che dovrà riguardare: - i tempi e le modalità di sostituzione del VACMA – la separazione VACMA e SCMT”. In modo, ancora più esplicito, nell’accordo 25.1.2006 che “b)Sui mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo VACMA l’Azienda, in coerenza con quanto previsto al punto 3 dell’accordo del 19.4.2005, procederà alla progressiva disattivazione del VACMA stesso...c) Al fine di realizzare, nel rispetto delle logiche di cui all’accordo 23.6.2005, l’attrezzaggio SCMT di cui al punto b), le parti, sempre entro il 15 febbraio p.v., individueranno i componenti di una commissione mista cui è demandato il compito di monitorare e verifica-

re i risultati della sperimentazione prevista dal citato accordo del 23.6.2005....”.

Come sottolineato nella parte che precede Trenitalia ha dato pedissequa applicazione agli accordi ex adverso citati e, dunque, non si comprende come controparte possa sostenere, viceversa, che gli stessi siano stati violati.

Percorso realizzato come risulta dalle specifiche circostanze taciute nel ricorso, riportate, invece, dal punto 36 al punto 39 che precedono.

*** **

Peraltro, anche a voler ritenere che gli accordi citati siano stati violati (e così non è), il Giudice del lavoro non potrà certo emettere alcun provvedimento di accoglimento della pretesa di controparte, in quanto la eventuale (non credata) disattivazione del dispositivo Vacma comporterebbe gravissimi rischi alla circolazione dei treni, con conseguenti possibili gravi ripercussioni sulla sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori.

Si aggiunga quale ulteriore elemento a sostegno della inammissibilità di un provvedimento di accoglimento della domanda che non è neppure immaginabile prevedere la disattivazione del dispositivo Vacma per la sola regione Toscana e, viceversa, il mantenimento dello stesso nel restante territorio nazionale.

Peraltro, è evidente che, in caso di un eventuale provvedimento giudiziale di accoglimento della domanda, Trenitalia – in caso di incidenti – non potrebbe essere considerata responsabile.

*** **

Per tutte queste ragioni, non essendo in alcun modo state pregiudicate “la libertà e l’attività sindacale” della O.S. ricorrente, a tutela delle quali unicamente lo specifico strumento previsto dall’art. 28, Legge n. 300/1970 può essere esperito, il ricorso ex adverso proposto necessariamente dovrà essere respinta.

*** **

Tanto premesso Trenitalia S.p.A., assistita come in epigrafe, così

CONCLUDE

Piaccia all’Ill.mo Giudice adito, respinta ogni contraria istanza, eccezione e deduzione, in via preliminare dichiarare il proprio difetto di competenza in favore del Tribunale di Roma; nel merito, rigettare il ricorso ex art. 28, Legge n. 300/1970 perché inammissibile e infondato per tutte le ragioni esposte nel presente atto.

Con vittoria di spese, competenze ed onorari.

In via istruttoria, ove ritenuto necessario, si chiede che vengano assunte sommarie informazioni su tutte le circostanze in fatto riportate nella presente memoria.

Si comunica il deposito in copia dei seguenti documenti:

- A) Ricorso con delega in calce;
- 1) Decreto Trib. Firenze, dott.ssa Taiti;
 - 2) Verbale di accordo 19.4.2005;
 - 3) Verbale di accordo 25.1.2006;
 - 4) Verbale di accordo 23.6.2006;
 - 5) Relazione commissione mista ex acc. 25.1.2006;
 - 6) Lettera 14.3.2006;
 - 7) Aggiornamento del sistema di sicurezza 14.3.2006;
 - 8) Lettera 8.5.2006, richiesta chiarimenti Coordinamento tecnico;
 - 9) Lettera 23.6.2006, contenente i chiarimenti richiesti;
 - 10) Lettera 24.7.2006.

Roma-Firenze, 7.8.2006

avv. Enzo Morrico



avv. Franco Raimondo Boccia

avv. Andrea Tosi

TRIBUNALE ORDINARIO DI FIRENZE
SEZIONE LAVORO

Il Giudice, letti gli atti e sciogliendo la riserva, pronunzia il seguente decreto:

1. Con ricorso ex art. 28, Legge n. 300/1970, il sindacato Orsa ha convenuto in giudizio Trenitalia S.p.A. dinanzi al Tribunale di Firenze affermando che detta Società si era impegnata con accordi sindacali a disattivare sui locomotori un dispositivo chiamato VACMA (Vigilanza Automatica e Controllo del Mantenimento dell'Appoggio). Poiché l'Azienda non lo aveva fatto - e aveva, anzi, continuato a montare il dispositivo su molti altri locomotori - l'Orsa denunciava la antisindacalità di tale condotta e presentava le seguenti conclusioni:

"dichiarare la condotta antisindacale posta in essere da Trenitalia Spa nei confronti del sindacato ricorrente; ordinare alla convenuta la immediata cessazione della condotta predetta e adottare ogni provvedimento che il Giudice riterrà idoneo alla tutela dell'attività della libertà sindacale, ed in particolare: ordinare alla società convenuta di rispettare il contenuto degli accordi nazionali del 19/4/05, 23/6/05, 25/1/06, con particolare riguardo alla disattivazione del dispositivo VACMA, sui locomotori in partenza, in arrivo ed in transito lungo il territorio regionale della Toscana, a bordo dei quali lo stesso si presenti ancora funzionante, ed ancora fornire al sindacato ogni informazione sui tempi e le modalità di tale esclusione. Con condanna della società convenuta al pagamento delle spese di lite da distrarsi in favore dei procuratori antistatari".

La Società convenuta si costituiva eccependo la incompetenza territoriale del Tribunale di Firenze a favore di quello di Roma, sia perché gli Accordi sindacali della cui applicazione si discute sono accordi nazionali sia perché la pretesa condotta antisindacale è stata decisa a Roma dalle strutture nazionali di Trenitalia con effetti su tutte le strutture nazionali. Nel merito, Trenitalia sosteneva che dagli accordi non emergeva alcun impegno di disattivare il dispositivo VACMA ad una data prefissata e che inoltre - a causa degli obblighi sulla sicurezza imposti dalle normative europee e dal Gestore della Rete - un tale impegno non era nemmeno ipotizzabile se non dopo l'introduzione di altro dispositivo di sicurezza da sostituire in futuro al VACMA. Concludeva quindi chiedendo il rigetto del ricorso.

Udita la discussione orale, il Giudice si riservava.

2. *Competenza per territorio.* La Società convenuta eccepisce la incompetenza territoriale del Tribunale di Firenze a favore di quello di Roma. L'eccezione si fonda sulla considerazione che gli Accordi sindacali sono accordi nazionali e la pretesa condotta antisindacale è stata decisa a Roma dalle strutture nazionali di Trenitalia con effetti diffusi su tutte le strutture nazionali

Questo Giudice, esaminata tale eccezione, ritiene che sia infondata e che sussista la propria competenza per territorio. Infatti, seguendo i principi organicamente fissati da Cass. 24 giugno 2000 n. 8647, si rileva quanto segue:

soggetto ricorrente è una struttura periferica dell'Associazione sindacale nazionale;

viene contestata l'esecuzione a livello locale (il VACMA viene inserito ogni volta che i locomotori escono dalle Officine di Firenze) delle determinazioni tecniche assunte a livello centrale;

ai lavoratori che a Firenze rifiutano di utilizzare il VACMA l'ordine viene ripetuto in forma scritta e cogente, il che costituisce un atto di gestione di singoli rapporti di lavoro che si svolgono nel territorio per cui è competente il Tribunale di Firenze;

è quindi indifferente che tale gestione del rapporto dipenda da decisioni adottate a livello centrale o locale;

non rileva, ai fini dell'eventuale accertamento della antisindacalità del comportamento datoriale, la circostanza che la rimozione degli effetti possa eventualmente implicare misure trascendenti tale ambito.

Pertanto il Giudice ritiene sussistente la propria competenza per territorio nel caso in esame.

3. *I sistemi di sicurezza: VACMA e SCMT.* Sembra innanzitutto opportuno, per una migliore comprensione dell'oggetto della controversia, un cenno sui due sistemi di sicurezza menzionati negli accordi sindacali.

1) Il sistema di sicurezza VACMA (acronimo di Vigilanza Automatica e Controllo del Mantenimento dell'Appoggio) è un attrezzaggio che riguarda

soltanto i mezzi di trazione e non richiede alcun allestimento della linea ferroviaria. Si tratta di una apparecchiatura reintrodotta in Italia (dopo usi e abbandoni negli anni '30, '80, '90) a partire dal 2001 e omologata da RFI nel 2002. Il VACMA richiede al Personale di Condotta (PdC) le seguenti azioni quando il mezzo supera la velocità di 5 Km/h:

- non rilasciare per un tempo superiore a 2,5 secondi uno degli organi di interfaccia [pedana o pulsanti] del sistema vigilante (verifica della *presenza*);
- entro un tempo pari a 55 secondi eseguire una azione coordinata di rilascio e nuova pressione sulla interfaccia del vigilante impegnata (controllo della *vigilanza*).

Le c.d. interfacce sono una pedana sulla quale mantenere appoggiato il piede e dei pulsanti a fungo sui quali tenere la mano durante le manovre (condotte al finestrino guidando in piedi).

Durante le fasi di condotta in linea pertanto il PdC è chiamato ad applicare una pressione costante sulla pedana installata nella zona sottostante al banco (controllo della *presenza*) ed entro un tempo pari a 55 secondi (quindi a intervalli non necessariamente periodici) a lasciare e poi ripremere la pedana (controllo della *vigilanza*). Il treno, dopo un richiamo acustico, si blocca se a ciò egli non provveda correttamente (v. descrizione al doc. 7 Trenitalia)

Quello del VACMA è dunque un controllo unitamente sia sulla *presenza* (permanenza nella postazione di guida) che sulla *vigilanza* (capacità di azionare i comandi) del macchinista.

Le caratteristiche e le condizioni di lavoro relative a tale apparecchiatura nella configurazione fino ad oggi utilizzata (che, si è detto, ha la funzione di rilevare insieme *vigilanza e presenza*) hanno sollevato critiche corali di inidoneità allo scopo e di nocività per i lavoratori, documentate in atti, da parte di USL, ASL e Procure della Repubblica italiane (che hanno emanato prescrizioni), del Coordinamento tecnico di Regioni e Province e di tutti i Sindacati maggiormente rappresentativi (v. ampia documentazione prodotta dal sindacato ricorrente). Per inciso, anche la Commissione Mista Trenitalia/RFI/OOSS, dopo aver sperimentato e consigliato per la *vigilanza* nuove soluzioni più ergonomiche rispetto a quelle attuali, ha espresso inoltre il parere che il VACMA sia un sistema atto a rilevare la *presenza* operativa piuttosto che la *vigilanza* in senso stretto (v. doc. 7 della convenuta).

L'argomento è stato oggetto di trattative sindacali dalle quali sembra emergere che il VACMA venga considerato da superare anche secondo Trenitalia, tanto che il tema della sua disattivazione è appunto una questione centrale nella presente causa.

2) Il sistema SCMT (Sistema di Controllo Movimento Treno) è un sistema più moderno, completamente automatico, che attua la protezione della marcia del treno, istante per istante, rispetto alle condizioni imposte dai segnali, alla velocità massima consentita dalla linea in condizioni normali e di degrado e alla velocità massima ammessa dal materiale rotabile, attivando la frenatura di emergenza in caso di superamento dei limiti di controllo. La protezione del treno è assicurata attraverso il continuo scambio di informazioni fra apparecchi a terra sulla linea (SST, c.d. boe) e apparecchi a bordo (SSB). Fino ad oggi sono stati attrezzati con tale Sistema quasi 7.000 Km di linee ferroviarie dei circa 10.000 previsti (fonte: sito Internet del Gestore RFI).

Attualmente la funzione del VACMA è montata o da sola oppure completamente integrata nell'apparato SCMT. Nel secondo caso a un'unica scheda a microprocessore fanno capo sia le funzioni di controllo automatico della marcia e della velocità del mezzo (proprie del SCMT) sia le funzioni di controllo presenza e vigilanza (proprie del VACMA) (omologazione del 2004 per il locomotore E656).

Negli Accordi è menzionato anche il sistema SSC (Sistema Supporto alla Condotta dei treni, pure funzionante con dialogo fra SST e SSB), ma esso riguarda un attrezzaggio che non ha a che fare con l'oggetto della presente causa (che verte sulla disattivazione del VACMA ed eliminazione della funzione del controllo della *presenza*).

4. *Gli Accordi sindacali.* Dai documenti in atti risulta che sul problema dei dispositivi di sicurezza vi sono state intese sancite in tre successivi accordi sindacali, dei quali si riportano le parti utili al giudizio:

A) Accordo 19.4.2005:

.....

"3. L'Azienda procederà ad escludere il VACMA dai sistemi di controllo della vigilanza. La realizzazione di tale intendimento avverrà a valle di un confronto che dovrà riguardare:

- i tempi e le modalità di sostituzione del VACMA

- la separazione VACMA e SCMT.

Il confronto dovrà esaurirsi nell'arco di 20 giorni. In tale arco temporale l'azienda sospenderà l'attrezzaggio con il VACMA".

In realtà tale confronto non si è poi esaurito nei previsti 20 giorni, come si desume dall'accordo successivo.

B) Accordo 23.6.2005:

" SCMT/VACMA. In relazione alle problematiche connesse all'introduzione di nuovi sistemi di sicurezza, il Gruppo FS [del quale fanno parte Trenitalia e RFI Spa] conferma il programma di attrezzaggio di tutte le linee o con il sistema SCMT... o con il sistema SSC... entro la fine del 2007;

.....
"Per quanto riguarda il verbale d'incontro del 19.4.2005 le parti proseguiranno il confronto sulle tematiche ivi richiamate.

"Verranno tra l'altro esaminati gli interventi di attrezzaggio che dovranno:

- intervenire sui sistemi di controllo della vigilanza e di rilevamento della presenza del personale sulle locomotive introducendo sistemi alternativi al pedale (touche) e con il maggior numero possibile di punti di reiterazione. Tale riattrezzaggio inizierà entro il prossimo mese di ottobre [2005];....."

C) Accordo 25.1.2006

Il Gruppo FS conferma al punto a) l'attrezzaggio entro la fine del 2007 di tutte le linee con i sistemi SCMT e/o SSC. Inoltre si stabilisce:

.....
"b) Le parti confermano, nello spirito degli accordi già sottoscritti, che procederanno entro il 15 p.v. a costituire la commissione volta ad individuare modalità di controllo della vigilanza e di rilevamento della presenza che non richiedano interazione del personale di macchina.

In attesa degli esiti del lavoro della commissione di cui al punto precedente... Trenitalia procederà ad una fase transitoria di attrezzaggio dei propri mezzi di trazione con l'apparato SCMT integrato con il solo controllo della vigilanza.

Sui mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo VACMA l'Azienda, in coerenza con quanto previsto al punto 3 dell'accordo del 19.4.2005, procederà alla progressiva disattivazione del VACMA stesso e, ove necessario, alla realizzazione della separazione del controllo della presenza e vigilanza.

"c) Al fine di realizzare, nel rispetto delle logiche di cui all'accordo 23.6.2005, l'attrezzaggio SCMT di cui al punto b), le parti, sempre entro il 15 febbraio p.v., individueranno i componenti di una commissione mista cui è demandato il compito di monitorare e verificare i risultati della sperimentazione prevista dal citato accordo del 23.6.2005....".

5. *Le tesi delle parti.*

Il sindacato Orsa sostiene che:

il secondo capoverso del punto b) ("Sui mezzi di trazione attrezzati...") comporta chiaramente l'obbligo di Trenitalia di disattivare progressivamente il VACMA;

la Società convenuta non solo non ha disattivato l'apparecchiatura, ove esistente, ma anzi la ha installata ancora su molti altri locomotori;

la sperimentazione della Commissione mista di cui al punto c) riguarda l'attrezzaggio nuovo del sistema SCMT e non l'abolizione del VACMA o la separazione del controllo della *presenza* da quello della *vigilanza*;

dunque Trenitalia è inadempiente all'accordo che prevede la disattivazione e ciò costituisce comportamento antisindacale per la lesione all'immagine e alla credibilità della controparte sindacale.

Trenitalia Spa sostiene invece che:

non vi è alcuna sua violazione degli accordi sindacali. Infatti tali accordi contengono l'impegno a seguire un percorso condiviso con le organizzazioni sindacali allo scopo di individuare un dispositivo di sicurezza adeguato ed efficace in sostituzione di quello attualmente utilizzato. Tale percorso è stato, e continua ad essere, correttamente seguito;

non è stato assunto alcun impegno di disattivare il dispositivo VACMA ad una data prefissata, impegno neppure ipotizzabile in assenza di altro dispositivo di sicurezza;

quindi "stante il vigente quadro normativo, e non essendo stato ancora concluso il percorso per l'individuazione di comune accordo tra le parti di una nuova versione del dispositivo di sicurezza, Trenitalia, non può far altro (onde non incorrere nella revoca del certificato di sicurezza e della licenza d'esercizio) che adempiere a quanto normativamente previsto dal Legislatore (nazionale e comunitario), dal Ministero e dal Gestore dell'Infrastruttura, installando ed attivando sui convogli il dispositivo in questione" (pag. 16 della memoria difensiva).

6. *Valutazioni sul contenuto degli accordi e sul loro rispetto da parte di Trenitalia spa.* E' opportuno preliminarmente mettere in chiaro che, nell'esame

della questione di antisindacalità sottopostagli, questo Giudice deve porsi esclusivamente il problema di valutare se Trenitalia abbia violato gli impegni assunti, riguardo alla gestione del VACMA, con gli accordi sindacali e, in particolare, con l'ultimo del 23.1.2006.

Rimane dunque escluso dalla valutazione in questa sede ogni giudizio di merito circa le caratteristiche negative o positive del sistema VACMA. Rimane inoltre irrilevante ogni problema concernente i rapporti fra Trenitalia e il Gestore RFI Spa.

Passando all'esame della questione di antisindacalità derivante dall'inadempimento degli accordi, in prima approssimazione il testo di quello del 25.1.06 sembra indicare un preciso impegno di Trenitalia:

"Sui mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo VACMA l'Azienda, in coerenza con quanto previsto al punto 3 dell'accordo del 19.4.2005, procederà alla progressiva disattivazione del VACMA stesso e, ove necessario, alla realizzazione della separazione del controllo della presenza e vigilanza".

L'Azienda però fino ad oggi non ha provveduto, o iniziato a provvedere progressivamente, a nessuno di tali adempimenti e ha addirittura continuato a montare il VACMA su un rilevante numero di mezzi di trazione che ne erano ancora sprovvisti (l'elenco fornito in atti dal Sindacato ricorrente non è stato contestato).

Trenitalia Spa, come si è visto, pur riconoscendo veri questi fatti, nega che si possa configurare un suo inadempimento e afferma la legittimità e correttezza del suo comportamento per due motivi: A) necessità di compiere un percorso relazionale di confronto prima di intervenire sui sistemi di sicurezza; B) obblighi verso le normative di sicurezza stabiliti dalle normative europee e dal Gestore RFI.

Ma nessuno dei due argomenti difensivi sembra idoneo ad escludere la antisindacalità della condotta di Trenitalia Spa, come si spiega di seguito.

A) Nell'Accordo sindacale 25.1.06 il confronto e il "percorso" di cui parla la Società convenuta in realtà riguardano l'istituzione di Commissioni che si devono occupare di due temi:

1° *individuare modalità di controllo della vigilanza e della presenza che non richiedano interazione del personale di macchina* [per es., anziché richieste di azioni del macchinista, rilevamenti su resistività della pelle, attività oculare, battito cardiaco, etc.];

2° *monitorare e verificare i risultati della sperimentazione prevista dal citato accordo del 23.6.2005;*

si specifica che queste due indagini sono previste *al fine di realizzare, nel rispetto delle logiche di cui all'accordo 23.6.2005, l'attrezzaggio SCMT.*

E' opportuno ricordare che l'attrezzaggio SCMT è già stato realizzato anche in una versione in cui, oltre alle funzioni caratteristiche sue proprie (v. sopra), è aggiunto pure il sistema VACMA. Oggi quest'ultimo fa parte della programmazione del software del SCMT e dunque per disattivare progressivamente il VACMA il software dovrebbe essere riprogrammato, a meno che non sia possibile eliminare la sola funzione di controllo *presenza*, lasciando eventualmente quella del controllo *vigilanza*: nell'Accordo si parla di *progressiva disattivazione del VACMA stesso e, ove necessario, alla realizzazione della separazione del controllo della presenza e vigilanza.*

Invece per il solo sistema SCMT di futura installazione è previsto il percorso di sperimentazione, al quale si richiama difensivamente Trenitalia, il quale è previsto con un'articolazione in due tempi:

1. rispetto ad un punto di arrivo più remoto e definitivo si dovranno individuare per il controllo di vigilanza e presenza modalità *che non richiedano interazione del personale di macchina* (interazione che invece è richiesta con il VACMA attuale). Si tratta cioè di individuare sistemi che non richiedano un'azione del PdC ma che rilevino autonomamente certi parametri (per es., resistività della pelle, attività oculare, battito cardiaco, etc.) e reagiscano automaticamente. La relativa Commissione di studio non risulta ancora istituita e dunque non si può ancora prefigurare l'attrezzaggio SCMT con tali più moderne caratteristiche;

2. in attesa dei migliori sviluppi tecnologici ancora da individuare, e cioè nel futuro più prossimo costituito dalla fase transitoria, gli accordi indicano due soluzioni:

a) per i nuovi attrezzaggi SCMT si potrà aggiungere il controllo di vigilanza con varietà di punti di interazione invece di uno solo, usato adesso (come indicato dalla relazione della Commissione mista di cui al doc. 7);

b) per i sistemi SCMT già installati con l'aggiunta del VACMA si deve invece togliere la funzione del controllo presenza e lasciare solo quella di vigilanza (pur con l'attuale configurazione di un solo punto di ripetizione).

Ciò, dal punto di vista della sicurezza, è del resto coerente con il giudizio generalmente espresso nel senso della inutilità e nocività dell'attuale modalità di controllo presenza (aspetto che rimane attualmente comunque garantito anche dalla presenza in cabina del secondo agente) ai fini della vigilanza. La stessa Trenitalia, a fine giugno 2006 (suo doc. 9), rispondendo alle osservazioni del Coordinamento tecnico delle Regioni e Province per la Prevenzione, conferma che "l'eliminazione del controllo presenza contribuisce all'eliminazione della monotonia costrittiva", condizione che certo non facilita il mantenimento di quella vigilanza che è la esigenza di sicurezza perseguita. E risultano dagli atti i numerosi interventi di organi pubblici che hanno rilevato gli inconvenienti e la contrarietà alla legge del VACMA emanando prescrizioni in proposito.

Le considerazioni sopra espresse possono adesso venire verificate rileggendo l'Accordo 25.1.06:

b) Le parti confermano, nello spirito degli accordi già sottoscritti, che procederanno entro il 15 p.v. a costituire la commissione volta ad individuare modalità di controllo della vigilanza e della presenza che *non richiedano interazione del personale di macchina*.

In attesa degli esiti del lavoro della commissione di cui al punto precedente... Trenitalia procederà ad una *fase transitoria* di attrezzaggio dei propri mezzi di trazione con l'*apparato SCMT integrato con il solo controllo della vigilanza*.

Passando poi alla questione del VACMA in quanto tale, il Giudice osserva che detto Sistema nel testo dell'Accordo 25.1.06 risulta esplicitamente menzionato soltanto per l'impegno da parte di Trenitalia spa alla sua progressiva disattivazione o separazione delle funzioni presenza-vigilanza (la funzione controllo presenza sarebbe garantita dalla presenza del secondo agente) e che non vi è nessuna condizione limitativa di tale attuazione, come, per es., la subordinazione all'esito della sperimentazione riguardante il SCMT :

Sui mezzi di trazione attrezzati con il dispositivo VACMA l'Azienda, in coerenza con quanto previsto al punto 3 dell'accordo del 19.4.2005, procederà alla *progressiva disattivazione* del VACMA stesso e, ove necessario, alla realizzazione della *separazione del controllo della presenza e vigilanza*.

Ebbene, a nessuno di questi impegni Trenitalia sembra aver dato alcun seguito. Certo, non vi sono fissati termini precisi, ma ciò non può giustificare comportamenti che risultano obiettivamente dilatori. Infatti la mancanza di indicazione esplicite circa i tempi dell'adempimento significa da un lato che non è fissato un termine entro il quale la disattivazione deve essere conclusa, ma dall'altro che non vi è nemmeno un termine da attendere per iniziarla. In altre parole, se pure la disattivazione è prevista come *progressiva*, la Società convenuta, a sette mesi dall'Accordo 25.1.06, non l'ha nemmeno iniziata. Il che sembra costituire un comportamento senza dubbio un comportamento inadempiente.

Pure chiaramente contrario agli accordi sembra il fatto che Trenitalia - oltre a non aver ancora iniziato alcuna disattivazione del VACMA e *separazione del controllo della presenza e vigilanza* - abbia addirittura continuato a installare lo stesso VACMA non modificato su molti altri mezzi di trazione (v. docc. allegati al ricorso). Ed è significativo in tal senso che anche il Coordinamento di Regioni e Province per la Prevenzione cit. abbia esplicitamente insistito sulla necessità di rispetto dell'impegno a non mettere più in circolazione locomotrici con il vecchio sistema VACMA (doc. 8 Trenitalia).

B) Occorre adesso valutare il comportamento della Società convenuta anche nell'ottica del secondo argomento difensivo di Trenitalia spa. La Società sostiene che per il rispetto delle normative, per gli obblighi verso il Gestore RFI e per le esigenze di sicurezza è assolutamente obbligata a non disinstallare il VACMA e a continuare a installarlo.

E' opportuno preliminarmente ripetere che, ai fini di questo giudizio, quello che il Giudice deve valutare è soltanto se Trenitalia abbia rispettato gli impegni assunti verso il Sindacato, mentre devono rimanere estranei a tale esame i problemi derivanti dai rapporti dell'Azienda con altri soggetti (per es. il Gestore RFI), salvo che non si tratti di obblighi che essa non conosceva al momento della

stipula degli Accordi o sopravvenuti dopo di essa. Il che qui non è accaduto.

Il Giudice osserva poi che, di fronte all'argomento difensivo della Società convenuta che si fonda sui propri obblighi verso il Gestore, due sono le considerazioni possibili, ma entrambe portano a una conclusione nel senso della antisindacalità: 1) o Trenitalia, pur potendo adempiere, ha liberamente scelto di rimanere inadempiente a degli impegni che risultano chiari e inequivocabili nella clausola sopra cit.; 2) oppure la Società convenuta, se sapeva di essere obbligata (dalle norme e dal Gestore) ad operare in modo da non poter rispettare gli impegni presi, non doveva sottoscrivere clausole siffatte, le quali obiettivamente davano alle controparti il falso affidamento di aver conseguito risultati che invece la Società già pensava di non potere realizzare nel rispetto di quanto scritto nel testo degli accordi.

In particolare, oltre alle considerazioni fatte *supra sub A*), sembra che, per quanto si voglia farne una lettura favorevole a Trenitalia, rimanga di segno macroscopicamente contrario all'Accordo 25.1.06 - in cui si parla di *progressiva disattivazione* e di *separazione del controllo della presenza e vigilanza* - la scelta dell'Azienda che ha continuato a installare il VACMA su numerosi mezzi di trazione: dall'ottobre 2005 al giugno 2006 nella Divisione Cargo i locomotori con SCMT + VACMA sono passati da 315 a 473.

Questo tipo di condotta, inoltre, sembra contrario agli Accordi non solo nel loro testo, ma anche proprio nello scenario del percorso relazionale cui si richiama Trenitalia. Infatti, fino al compimento dei lavori della Commissione, lo spirito del confronto sembra quella di ricorrere intanto a soluzioni transitorie di carattere interlocutorio e compromissorio, mantenendo associata al SCMT la sola funzione di *vigilanza*, ma non quella di controllo *presenza* (che appunto, ove sommata alla prima, caratterizza il VACMA). Si riprenda il testo degli Accordi:

nell'Accordo 19.4.05 è chiaramente previsto che Trenitalia non altererà la situazione in pendenza dei lavori della Commissione: *In tale arco temporale l'azienda sospenderà l'attrezzaggio con il VACMA.*

nell'Accordo 25.1.06 vi è l'impegno transitorio ad attrezzare i mezzi di trazione non più con il SCMT + VACMA (che consta di controllo presenza + vigilanza) bensì con SCMT + solo controllo di vigilanza: *In attesa degli esiti del lavoro della commissione di cui al punto precedente...Trenitalia procederà ad una fase transitoria di attrezzaggio dei propri mezzi di trazione con l'apparato*

SCMT integrato con il solo controllo della vigilanza.

La sperimentazione della Commissione mista si doveva occupare invece, e si è occupata, dell'adozione di nuovi metodi di controllo della vigilanza, per es. introducendo molti più punti di azione per facilitare il macchinista, da introdurre nei nuovi SCMT.

In conclusione, il comportamento di Trenitalia indica dunque che gli impegni presi sono stati obiettivamente violati e, si ripete, questo fatto obiettivo è quello sufficiente, come meglio si vedrà *infra*, per esprimere il giudizio di antisindacalità, a prescindere dal fatto che Trenitalia potesse o non potesse adempiere a tali impegni.

6. *Informazioni.* Con un altro motivo di doglianza il Sindacato ricorrente ritiene antisindacale pure il fatto che tale comportamento è stato accompagnato, anche in un incontro con Trenitalia del 22.6.06, dall'assenza di informazioni da parte della Società convenuta sulle ragioni della lamentata inosservanza degli accordi e sui tempi di esclusione del VACMA o della sua disgiunzione del SCMT.

Su questo punto non vi sono né smentita né difesa di Trenitalia, che, per es., avrebbe potuto provare di averle date. Dunque il Giudice ritiene sussistente il fatto lamentato. Del resto, emerge dai documenti prodotti dal Sindacato ricorrente che, fra l'altro, anche per la mancanza di tali informazioni l'Orsa ha indetto il 23 giugno uno sciopero, revocato solo dopo un incontro al Ministero dei Trasporti del 17.7.06, all'esito del quale il Ministro si impegnava a far rispettare da Trenitalia pure gli impegni assunti sulla vertenza del VACMA.

E' opportuno anche chiarire che, ai fini della antisindacalità, il giudizio deve essere formulato in relazione alle vicende già intervenute tra le parti, mentre non è rilevante che tali informazioni possano, in ipotesi, essere ricavate oggi da documenti prodotti da Trenitalia all'atto della costituzione in giudizio e comunque diretti a soggetti terzi.

7. *Antisindacalità.* Si è già anticipato che gli inadempimenti di Trenitalia spa realizzano una condotta antisindacale ai sensi dell'art. 28 L. 300/70. Va tuttavia tenuto presente che, in via di principio, non può essere considerato automaticamente antisindacale il mero inadempimento di un datore di lavoro nei

confronti di un accordo collettivo. Occorre infatti verificare che l'inadempimento sia anche connotato da peculiarità che provochino una lesione all'esercizio dell'attività sindacale.

Nel caso in esame, il Giudice ritiene fondate le argomentazioni contenute nel ricorso a sostegno della tesi dell'antisindacalità insita nelle inadempienze di Trenitalia. Infatti la condotta della Società convenuta - che non ha tenuto il comportamento dovuto secondo gli Accordi nazionali su una questione tanto dibattuta, oppure li ha stipulati sapendo di non poterli rispettare - determina una perdita di credibilità dell'Orsa, firmataria nazionale, che evidentemente ricade anche a danno delle sue organizzazioni periferiche. I lavoratori che nel territorio di competenza del Tribunale di Firenze ove rifiutino l'uso del VACMA si vedono costretti ad adoperarlo dall'ordine scritto di Trenitalia, non possono che percepire come diminuita la affidabilità di un Sindacato il quale, dopo aver potuto vantare di aver ottenuto chiari impegni verso la soluzione di un problema così scottante e da tempo dibattuto, debba poi subire un atteggiamento dilatorio e inadempiente da parte dell'Azienda, incurante degli obblighi assunti. Si pensi poi al fatto, addirittura contraddittorio rispetto all'intesa nel senso della disattivazione, dell'installazione del VACMA ancora su numerosi locomotori e all'atteggiamento generale dell'Azienda che, quanto meno, appare passivo e non dà informazioni sulle proprie intenzioni.

E' dunque condivisibile l'osservazione della difesa ricorrente, secondo la quale un Sindacato che venga trattato così dalla controparte, in violazione del canone della correttezza e buona fede che deve sempre improntare la conduzione delle trattative tra le opposte parti sociali, non può che vedere sminuita la propria immagine e credibilità di fronte agli iscritti. Si tenga presente - anche ai fini dell'attualità della condotta antisindacale e dei suoi effetti - che la mancata disattivazione del VACMA fa sì che i lavoratori che ne ritengono non legittimo l'uso si debbano esporre alla procedura di doversi rifiutare oralmente e fare emettere l'ordine scritto dall'Azienda. Il che, per la contrapposizione che richiede rispetto a quanto ordina la datrice di lavoro, può avere certamente una portata obiettivamente intimidatoria.

Dalle valutazioni di cui sopra, ai sensi all'art. 28 L. 330/70, con riferimento alla gestione dei rapporti di lavoro che si svolgono nel territorio di competenza del Tribunale di Firenze e alla attività del Sindacato territoriale ricorrente, deve

dunque discendere l'accoglimento del ricorso. Il che avviene pronunziando la declaratoria che l'inadempimento degli impegni assunti in sede sindacale – da ultimo con l'Accordo 25.1.06, cui ha fatto seguito la mancanza di informazione sulle ragioni dell'inosservanza e sui tempi e modalità dell'adempimento - costituisce condotta antisindacale di Trenitalia spa a danno del sindacato Orsa e conseguentemente emettendo l'ordine di dare corso all'adempimento di quanto previsto dagli Accordi.

Non si ritiene però di dare ordini specifici circa la richiesta disattivazione del VACMA. Infatti si tratta di un adempimento che è certamente dovuto e cui si deve ormai dare inizio senza indugio. Ma il Giudice ritiene di limitare la propria pronunzia nei termini di cui al dispositivo, dal momento che quanto previsto dagli Accordi, da ultimo quello del 25.1.06, deve essere realizzato con una progressività che non è ancorata a parametri temporali e quantitativi determinati e può comportare problemi tecnici e territoriali. Circostanze tutte che portano a ritenere che l'esecuzione non sia suscettibile di essere tecnicamente e quantitativamente modulata nei suoi aspetti specifici da un provvedimento materialmente prescrittivo di questo Giudicante.

Accolto così il ricorso, le spese di causa devono essere poste a carico della soccombente Trenitalia spa e sono liquidate come dal sottostante dispositivo.

PQM

il Giudice

dichiara antisindacale la condotta di Trenitalia spa consistente nell'inadempimento agli Accordi sindacali di cui in motivazione, e in particolare di quello del 25.1.06;

ordina a Trenitalia spa di dare adempimento a tali Accordi nonché di dare informazioni al Sindacato ricorrente sui tempi e modalità della realizzazione di tale adempimento;

condanna Trenitalia spa a pagare le spese di causa, con distrazione a favore dei procuratori antistatari, liquidate in € 500,00 per diritti, € 1.800,00 per onorari, oltre 12,5% per spese generali, ICA e CPA.

Firenze, 17 agosto 2006

Il Giudice del Lavoro

(dr. Giampaolo Muntoni)

Giampaolo Muntoni

DEPOSITATO IN CANCELLERIA

FIRENZE IL 17 AGO. 2006

IL CANCELLIERE

Anna Di...