COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO – L'AQUILA

Ricorso

nell'interesse del Sig. **GENTILE Eustachio**, dipendente della Società TRENITALIA S.p.a., professione Macchinista, in servizio presso l'Impianto Trazione Regionale di Sulmona,

Contro

Trenitalia S.p.A.,

Avverso

la sanzione disciplinare consistente nel **rimprovero scritto**, ai sensi dell'art. 53 del CCNL vigente, emessa dal Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale – Risorse Umane Passeggeri Regionale – Risorse Umane PR Centro, con nota del 22.10.2009, Prot. DPR/RUPR/R.U.PR.C/Disc.53/295, con la motivazione facente riferimento alla lettera di contestazione del 30.09.2009:

"Ella, il giorno 22/09/2009, in servizio come macchinista al treno 3379 effettuato ad AS, faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza. Il ritardo veniva da Ella provocato in quanto richiedeva, con M40 n.10, la presenza del Capo Treno in cabina di guida (modifica del modulo di condotta) a causa del mancato consenso del BP (blocco porte).

Tuttavia il C.T., dopo aver avvisato la SOR Abruzzo di quanto avveniva e ritenendo la Sua richiesta in contrasto con le norme in vigore, decideva di restare sulle vetture. Da Celano il treno ripartiva con 10 minuti di ritardo senza modifica del modulo di condotta",

Per ottenere

l'annullamento del provvedimento disciplinare inflitto.

FATTO

- 1)- Il ricorrente presta servizio alle dipendenze della Società Trenitalia S.p.A. nell'Impianto di Sulmona con la qualifica di Macchinista.
- 2)- Il giorno 22.09.2009, in turno da agente solo, quale Macchinista al treno 3379, composto da cinque vetture, durante le operazioni accessorie nella stazione di origine di Pescara Centrale, riscontrava la mancata segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida.
- 3)- L'anormalità era stata annotata sui libri di bordo da almeno tre giorni, e, nonostante non si fosse provveduto a riparare il guasto o a sostituire il materiale entro le ore 24.00 del giorno successivo alla segnalazione, come da nota ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle

Ferrovie) 03423/09 del 26.06.2009 e da disposizione DEIF n° 4.2 del 18.07.2009 di Trenitalia, il treno partiva comunque dalla stazione di Pescara Centrale.

- 4)- Giunto nella stazione di Scafa, il ricorrente chiedeva in forma scritta al Capo Treno di prendere posto in cabina di guida a mezzo di Mod. M.40 N° 10.
- 5)- Tale circostanza viene confermata:
- dal rapporto di servizio del 22.09.2009 redatto dal Capo Treno: (All'altezza di SCAFA, dopo aver eseguito durante la corsa altri controlli con esito negativo il macchinista mi consegnava M40 n° 10 (allegato) in cui pretendeva la mia presenza in cabina a causa dell'assenza del BP);
- dalla nota del Professional Sig. Giuseppe LO STRACCO del 23.09.2009 indirizzata al RESPONSABILE SOR SEDE:

"Faccio presente che da notizie assunte in seguito il treno era partito da Pescara senza il consenso del B.P. e che **l'M40 era stato consegnato dal PDC al CT nella stazione di Scafa**"; - dal responsabile della Sala Operativa Regionale Sig. Rinaldo GINNETTI nella comunicazione del 25.09.2009 inviata al Sig. Gregorio ARQUILLA:

"Si comunica che il treno 3379 del 22/09/09, effettuato ad AS, maturava 10' di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza. Il ritardo era dovuto alla richiesta effettuata dal PdC al CT di portarsi in cabina di guida (modifica del modulo di condotta) a causa del mancato consenso del BP già comunicato in precedenza con M40".

6)- Ripartito dalla stazione di Scafa, il treno doveva transitare nella stazione di Celano alle ore 8.11, ma veniva qui fermato per motivi di circolazione, come risulta dal rapporto di servizio del Capo Treno del 22.09.2009:

"(Il treno proseguiva la corsa e a CELANO veniva fermato per motivi di circolazione)".

- 7)- La lettera di contestazione precisa che "Da Celano il treno ripartiva con 10 minuti di ritardo senza modifica del modulo di condotta".
- 8)- Sebbene il treno 3379 del 22.09.2009:
 - fosse arrivato nella stazione di Celano già con alcuni minuti di ritardo;
 - fosse stato fermo per motivi di circolazione con accumulo di altro ritardo;
- avesse avuto la necessità, alla disposizione a via libera del segnale di partenza, della verifica da parte del Capo Treno con esito positivo dell'avvenuta chiusura delle porte del convoglio, con ulteriore perditempo aggiuntivo per tale operazione,

il ritardo globale in partenza dalla stazione di Celano consistente in 10 minuti veniva tutto attribuito al ricorrente, estraneo però al fatto contestato, come sarà di seguito dimostrato.

DIRITTO

Il procedimento disciplinare è illegittimo per una molteciplità di motivi.

MOTIVO DI ILLEGITTIMITA' DELLA SANZIONE PER genericità della contestazione

Il provvedimento sanzionatorio è nullo per violazione e falsa applicazione dell'art. 61.3 del C.C.N.L. e si riscontra nella parte in cui manca la dimostrazione del fatto contestato nella sua materialità, in modo da consentire al lavoratore l'esatta individuazione della reale mancanza attribuitagli, soprattutto se si considera che il treno fu fermato nella stazione di Celano per motivi di circolazione e questa evenienza aveva comportato di per sé un perditempo non riconducibile alla responsabilità del ricorrente al quale è stato invece addossato il gravame di tutto il ritardo.

In altre parole, nel negare in questa sede che il ricorrente si sia reso responsabile di aver causato dieci minuti di ritardo al treno 3379 del 22.09.2009 nella stazione di Celano, la contestazione avrebbe dovuto contenere l'indicazione dei minuti effettivi di ritardo che il ricorrente avrebbe causato, ammesso ma non concesso che tale eventualità si fosse verificata, con l'accortezza di non attribuire allo stesso anche i minuti di ritardo dovuti ad altre cause.

La genericità della contestazione vanifica la difesa del lavoratore ed è motivo di nullità del provvedimento punitivo inflitto.

MOTIVO DI ILLEGITTIMITA' DELLA SANZIONE PER

erroneità e contraddittorietà della contestazione

La contestazione è illegittima in ordine a due principali motivi di erroneità:

a)- il primo consiste nell'avere addebitato al ricorrente che *in servizio come macchinista al treno 3379 effettuato ad AS, faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza*, attribuendo allo stesso responsabilità falsamente rappresentate in quanto il treno 3379 era stato fermato per motivi di circolazione (vedi rapporto di servizio del Capo treno).

Per meglio chiarire i problemi che si ingenerano nell'effettuare una fermata straordinaria, ovvero non prevista in orario, è sufficiente a tal proposito tenere presente che il treno 3379 del 22.09.2009 non doveva fermare nella stazione di Celano ed il transito era fissato alle ore 8,11.

Effettuare una fermata non prevista in orario, per un treno comporta di per sé un perditempo che nel caso trattato è di almeno due minuti, con l'aggiunta del tempo che il treno è rimasto fermo sempre per motivi di circolazione, che al momento non è possibile calcolare per mancanza di riscontri che controparte non ha fornito.

Nella lettera di contestazione non è stato indicato:

- l'orario di arrivo del treno 3379 nella stazione di Celano;

- l'orario di partenza del treno 3379 dalla stazione di Celano;
- il tempo dovuto alla sosta del treno 3379 nella stazione di Celano;
- l'orario di effettiva disposizione a via libera del segnale di partenza.

Ne consegue l'impossibilità di trarre conclusioni a sostegno del fatto che il ritardo di 10 minuti del treno 3379 in partenza dalla stazione di Celano sia stato causato dal ricorrente, anche perché tale circostanza non è stata da controparte in alcun modo provata.

Del resto, dalla documentazione in possesso del Collegio appare evidente che la mancanza dei particolari relativi agli orari di cui sopra, sono stati omessi anche:

- dal Capo Treno nel rapporto di servizio;
- dal responsabile della sala operativa Regionale della Direzione Regionale Abruzzo Sig. Rinaldo GINNETTI nella comunicazione inviata al Sig. Gregorio ARQUILLA;
- dal Professional Giuseppe LO STRACCO nella nota del 23.09.2009 inviata al responsabile SOR.

b)- il secondo è relativo alla richiesta della presenza del Capo Treno in cabina di guida fatta con M40 n. 10.

Orbene:

mentre nella lettera di contestazione viene sostenuto che il citato Mod. M40 n. 10 è stato consegnato nella stazione di Celano: "... faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza. Il ritardo veniva da Ella provocato in quanto richiedeva, con M40 n. 10, la presenza del Capo Treno in cabina di guida ...",

al contrario:

- dal rapporto di servizio del 22.09.2009 redatto dal Capo Treno,
- dalla nota del Professional Sig. LO STRACCO Giuseppe del 23.09.2009 indirizzata al RESPONSABILE SOR SEDE,
- dal responsabile della Sala Operativa Regionale Sig. Rinaldo GINNETTI nella comunicazione del 25.09.2009 inviata al Sig. Gregorio ARQUILLA,

si capisce che la consegna del Mod. M40 n. 10 in argomento è avvenuta nella stazione di Scafa.

Infatti, il Capo Treno, nel suo rapporto di servizio scrive:

"All'altezza di SCAFA, dopo aver eseguito durante la corsa altri controlli con esito negativo il macchinista mi consegnava M40 n° 10 (allegato) in cui pretendeva la mia presenza in cabina a causa dell'assenza del BP";

concordemente al Professional Giuseppe LO STRACCO che riferisce:

"Faccio presente che da notizie assunte in seguito il treno era partito da Pescara senza il consenso del B.P. e che l'M40 era stato consegnato dal PDC al CT nella stazione di Scafa"; armonicamente con il responsabile della Sala Operativa Regionale Sig. Rinaldo GINNETTI che conferma:

"Il ritardo era dovuto alla richiesta effettuata dal PdC al CT di portarsi in cabina di guida (modifica del modulo di condotta) a causa del mancato consenso del BP già comunicato in precedenza con M40".

Da qui si evince che il ricorrente è estraneo al fatto contestatogli di aver provocato 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano poiché <u>il Mod. M40 n. 10 era stato consegnato in precedenza nella stazione di Scafa senza aver causato alcun ritardo</u>.

La sanzione disciplinare va perciò annullata per la sua erroneità nel rappresentare i fatti.

MOTIVO DI ILLEGITTIMITA' DELLA SANZIONE PER

contraddittorietà della contestazione

Dalle motivazioni appena formulate scaturisce una illegittimità aggiuntiva del provvedimento disciplinare inflitto al ricorrente, in relazione alla località in cui è stato consegnato il Mod. M40 con la richiesta al Capo Treno di prendere posto nella cabina di guida.

Onde evitare di dilungarsi ulteriormente in argomenti già noti, è il caso di ricordare in maniera succinta che la contestazione individua la stazione di Celano circa l'avvenuta consegna del Mod. M40 n. 10, in contraddizione con le dichiarazioni del Capo Treno, del Professional Giuseppe LO STRACCO e del responsabile SOR Rinaldo GINNETTI, i quali affermano al contrario che tale consegna è avvenuta nella stazione di Scafa.

La contraddittorietà della contestazione sfocia nell'eccesso di potere che rende illegittimo il provvedimento disciplinare inflitto.

* * * * * * * * * * * * * * * * *

Si riporta all'attenzione del Collegio ciò che non è sfuggito al ricorrente riguardo alla "forzatura" che traspare dalla documentazione prodotta da controparte ed esercitata in maniera non lineare nei suoi confronti oltrepassando i limiti della correttezza e della buona fede.

Non è il caso di commentare l'accaduto, ma sarebbe opportuno che il Collegio si esprimesse anche sulla impossibilità del lavoratore a difendersi quando all'interno di una organizzazione aziendale si verificano determinati avvenimenti.

La circostanza in esame ha come base di riscontro due note:

- una del Professional Giuseppe LO STRACCO del 23.09.2009;

- l'altra del Sig. Rinaldo GINNETTI del 25.09.2009.

Osservando la nota di quest'ultimo appare evidente che questi **ha inviato** la comunicazione di cui trattasi al Sig. Gregorio ARQUILLA **in data 22.09.2009** alle ore 17.38, ma non si comprende come il Sig. Rinaldo GINNETTI abbia potuto inviare il 22.09.2009 una nota redatta in data del 25.09.2009.

Inoltre, altrettanto incomprensibile risulta l'invio della citata nota del 25.09.2009 in data 22.09.2009 alla quale viene allegata, come si legge nella nota stessa, il rapporto del Professional Giuseppe LO STRACCO datato 23.09.2009.

Riepilogando, traspare chiaramente che il 22.09.2009, dal Sig. Rinaldo GINNETTI è stata inviata una nota datata 25.09.2009 con allegato rapporto datato 23.09.2009.

Appare a questo punto lapalissiano riscontrare che il ricorrente sarà sempre comodamente attaccabile sul profilo disciplinare e facilmente soccombente quando il datore di lavoro decide di punirlo anche per cause non a lui attribuibili.

Prova ne è la Disposizione D.E.I.F. N° 4.2 DEL 18 luglio 2009 emessa dal Direttore della Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema di Trenitalia, che nel caso di specie non è stata rispettata dalla stessa Trenitalia che ha scaricato tutte le responsabilità di altri sul Macchinista Eustachio GENTILE, odierno ricorrente, seppure chiudendo il procedimento disciplinare con un semplice rimprovero scritto, che ovviamente non può essere condiviso né accettato per una falsa rappresentazione della realtà.

Difatti, a pag. 5 secondo capoverso della citata Disposizione è stabilito che:

"Qualora a termine corsa non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, sarà cura del presidio territoriale competente programmare il riutilizzo del materiale fino al raggiungimento di una località di servizio ove sia possibile effettuare la riparazione del guasto la sostituzione del materiale, comunque non oltre le ore 24.00 del giorno successivo. Trascorso detto termine senza che sia stata raggiunta una località di servizio ove sia possibile sostituire o riparare il materiale, il treno non potrà più essere utilizzato in servizio viaggiatori fino a riparazione avvenuta".

La stessa norma viene ribadita da Trenitalia con la **DISPOSIZIONE DI SERVIZIO Nº 46/2009** del 30 luglio 2009 a firma del Responsabile I.S.P. Francesco Fortunato, pag. 3 ultimo capoverso:

"In caso di guasto al controllo centralizzato chiusura porte in cabina di guida con sistema di "Lateralizzazione porte" attivo (Treno declassato alla tipologia "b"), a termine corsa, qualora non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, la SOT deve programmare il riutilizzo del materiale fino al raggiungimento di una località di servizio ove sia possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, comunque non oltre le ore 24.00 del giorno successivo. Trascorso detto termine senza che sia stata raggiunta una località di servizio ove sia possibile sostituire o riparare il materiale, da quel momento il treno comunque non potrà più essere utilizzato in servizio viaggiatori fino a riparazione avvenuta".

Nel caso che ci riguarda, trattandosi di materiale guasto in circolazione da almeno tre giorni, lo stesso doveva essere fermato alle ore 24.00 del giorno successivo alla segnalazione del guasto stesso e non poteva perciò essere utilizzato in servizio viaggiatori il 22.09.2009 da Pescara, come da disposizione appena riportata.

Il comportamento aziendale ha generato contrasto tra il Macchinista e il Capotreno, nella loro maniera di operare, per le responsabilità penali ricadenti sui medesimi in caso di incidenti potenzialmente possibili dovuti alla mancata segnalazione in cabina di guida del blocco porte esistente da almeno tre giorni senza intervenire per riparare il guasto e non utilizzare il materiale in servizio viaggiatori fino a riparazione avvenuta.

C'è motivo di credere che il ricorrente venga perseguito con procedimenti disciplinari per il suo impegno profuso nell'attività sindacale svolta all'interno della Organizzazione Sindacale **Or.S.A.** quale vice segretario regionale dell'Abruzzo al fine di farlo desistere da tale attività.

* * * * * * * * * * * * * * * * *

CONCLUSIONI

Se quanto sin qui trattato non fosse sufficiente a dichiarare che il provvedimento disciplinare è illegittimo e quindi meritevole di annullamento, per approfondire ulteriormente la questione, il Collegio ha necessità di conoscere ed esaminare:

- l'orario di arrivo effettivo del treno 3379 del 22.09.2009 nella stazione di Celano;
- l'orario di partenza del treno 3379 dalla stazione di Celano;
- la sosta effettiva del treno 3379 nella stazione di Celano;
- l'orario della disposizione a via libera del segnale di partenza della stazione di Celano;
- la zona tachigrafica della locomotiva in servizio al treno 3379 del 22.09.2009;
- la registrazione fornita dall'apparecchiatura DIS di registrazione degli eventi di condotta della stessa locomotiva.
- Il libro di bordo della locomotiva in servizio al treno 3379 del 22.09.2009.

Se al contrario si dovesse ritenere superfluo l'esame della documentazione richiesta, per tutto quanto sopra esposto, in accoglimento del presente ricorso, il ricorrente chiede che il Collegio adito voglia annullare il provvedimento disciplinare ed emettere il lodo arbitrale secondo diritto.

Si allegano in copia:

- Rapporto del Capo Treno;
- comunicazione del Professional Giuseppe LO STRACCO del 23.09.2009;
- comunicazione del Sig. Rinaldo GINNETTI del 22.09.2009;
- stralcio (pagg. 1, 4 e 5della Disposizione **D.E.I.F. n° 4.2** del 18 luglio 2009;
- Disposizione di Servizio N° 46/2009 del 30 luglio 2009;
- Nota ansf 03423/09 del 26-06-2009.

L'Aquila, 11 maggio 2010

Giovanni Di Tommaso

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO – L'AQUILA GENTILE EUSTACHIO / TRENITALIA S.p.A.

Sanzione: rimprovero scritto - Prot. DPR/RUPR/R.U.PR.C/Disc.53/295 nota del 22.10.2009.

PUNTUALIZZAZIONI

sul documento M.42 relativo al "Rapporto sul movimento dei treni del 22.09.09" e sulla scheda rilevamento anormalità rapporto informativo della Sezione/Impianto CELANO/OV.

* * * * * * * * * * * * * * * * * *

1)- Come già detto, si ribadisce che la documentazione prodotta dall'arbitro di parte datoriale il giorno 04.06.2010 nella seconda riunione del Collegio, non è idonea a supportare l'oggetto della contestazione, secondo la quale il ricorrente "in servizio come macchinista al treno 3379 effettuato ad AS, faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza".

In altre parole, detta documentazione non costituisce elemento di prova atta a dimostrare che il giorno 22.09.2009 il Sig. Gentile Eustachio, Macchinista del treno 3379, faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza.

2)- Inoltre, l'annotazione apposta in calce al Rapporto sul movimento dei treni del 22/09/09:

"N.B. in riferimento al treno 3379 non vi era in atto nessuna anormalità"

fa sorgere apprezzabili dubbi sull'annotazione stessa, in quanto, il treno 3379 avrebbe dovuto normalmente transitare nella stazione di Celano.

<u>Una fermata straordinaria, costituisce di per sé un'anormalità</u>, motivo per cui non si comprende come si possa negare l'esistenza di anormalità quando, di fatto, con la fermata praticata al treno 3379 ad opera del Capo Stazione di Celano, l'anormalità si era verificata.

Si sottopongono all'attenzione del Collegio anche le presenti puntualizzazioni per le opportune valutazioni.

Addì 16 giugno 2010

Giovanni Di Tommaso



Divisione Passeggeri Regionale Risorse Umane Passeggeri Regionale Risorse Umane PR Centro

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO COSTITUITO EX ART. 7 LEGGE 20.05.1970 N.300

GENTILE Eustachio

Contro

TRENITALIA S.p.A.

Sanzione disciplinare: Rimprovero scritto.

FATTO

- 1) Il ricorrente presta servizio alle dipendenze della Società Trenitalia S.p.A. Direzione Regionale Abruzzo, presso l'ITR di Sulmona con la qualifica di Macchinista:
- 2) Il giorno 22/09/09, il Gentile Eustachio nell'effettuare il servizio come macchinista ad AS (Agente solo) al treno 3379 faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza.
- 3) Il ritardo era dovuto alla ostinata richiesta del Gentile al Capotreno di portarsi in cabina di guida (modifica del modulo di condotta) a causa del mancato consenso del Blocco Porte (BP), già comunicato in precedenza con M40 (nella stazione di Scafa).
- 4) Il Capotreno avvisava la Sala Operativa Regionale (SOR) Abruzzo di quanto stava accadendo e ritenendo la richiesta in contrasto con quanto previsto dalle disposizioni aziendali (DEIF n.4.2) in vigore rimaneva sulle vetture. Da Celano il treno ripartiva con 10 minuti di ritardo senza modifica del modulo di condotta;
- 5) Di quanto stava avvenendo il Capo Deposito in servizio della SOR avvisava anche il Tutor di Gentile. il Professional Almonte, il quale dichiarava di essere già a conoscenza dell'episodio per aver anch'egli parlato con il macchinista;
- 6) A seguito di quanto riportato dal responsabile della SOR veniva attivata la procedura d'inchiesta che si concludeva con la lettera di contestazione al

Via E. Ferrari, 1 - 65124 Pescara

Trenitalia SpA – Gruppo Ferrovie dello Stato Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma Cap. Soc. Euro 2.569.984.000,00 i.v. Iscritta al Registro delle Imprese di Roma Cod. Fisc. e P.Iva 05403151003 R.E.A. n. 883047 Gentile con data 30/09/09 (prot. DPR/RUPR/R.U.PR.C/53/Disc.264) così formulata:

"Ella, il giorno 22/09/09, in servizio come macchinista al treno 3379 effettuato ad AS, faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza. Il ritardo veniva da Ella provocato in quanto richiedeva, con M40 n.10, la presenza del CapoTreno in cabina di guida (modifica del modulo di condotta) a causa del mancato consenso del BP (blocco porte).

Tuttavia il C.T., dopo aver avvisato la SOR Abruzzo di quanto avveniva e ritenendo la Sua richiesta in contrasto con le norme in vigore, decideva di restare sulle vetture. Da Celano il treno ripartiva con 10 minuti di ritardo senza modifica del modulo di condotta."

- 7) Con lettera del 14/10/09 il lavoratore inviava le sue giustificazioni.
- 8) L'Azienda, non ritenendo sufficienti e giustificate le motivazioni che avevano indotto il Gentile a tale comportamento nei confronti del Capotreno, tanto da provocarne il ritardo di marcia del treno, decideva di irrogare la sanzione del "rimprovero scritto" ai sensi dell'art. 53 del CCNL vigente, con lettera del 22/10/09, nei confronti del Macchinista Gentile Eustachio.

DIRITTO

Il procedimento disciplinare è legittimo e per i motivi che saranno di seguito trattati:

a) Motivo di legittimità della sanzione per l'irregolarità di esercizio contestata:

Il Macchinista Gentile, che doveva condurre il treno 3379 da Pescara C.le e diretto ad Avezzano, era già a conoscenza sin dall'inizio del proprio servizio all'atto partenza dalla stazione di Pescara, del problema del BP, come egli stesso conferma nelle sue giustificazioni.

Tuttavia il Gentile, dopo aver effettuato le dovute verifiche del materiale del treno 3379 decideva di partire regolarmente alla volta di Avezzano senza nulla obiettare sulla regolarità e la sicurezza del servizio.

Ciò fa pensare che il Gentile avesse ritenuto di poter partire senza alcuna modifica al modulo di condotta e al ruolo del Capotreno in tale circostanza.

Non si comprende tuttavia per quale motivo, giunto col treno alla stazione di Celano, il Gentile inaspettatamente e ingiustificatamente richiedesse la presenza del Capotreno in cabina di guida (modifica del modulo di condotta), adducendo come motivo il mancato consenso del blocco porte (BP), problema già persistente da Pescara e che lui stesso aveva poi segnalato con M40 n.10 al CT già durante la sosta nella stazione di Scafa;

Il Gentile, come risulta dalle sue giustificazioni, ignorava evidentemente l'esistenza della disposizione D.E.I.F. n°4.2 (che superava la n° 4.0 da lui riportata), la quale, entrata in vigore dal 28 luglio 2009, sanciva le "disposizioni integrative per le porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico)".

Al punto 3.1 — "Anormalità al controllo centralizzato chiusura porte accesso" dell'art. 3 del suddetto DEIF n° 4.2 — delle "Disposizioni relative all'utilizzazione delle porte in condizioni degradate" si riporta quanto segue: "Fermo restando quanto previsto al comma 11 dell'art. 91 ter della PGOS ed al comma 11 dell'art. 9 delle Disposizioni Generali dell'ISPAT così come modificati dal Decreto ANSF 5/09, in caso di anormalità alla segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida, il macchinista

deve darne avviso al CT per la ricerca di porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta, le quali dovranno essere poste fuori servizio con le modalità di cui al successivo paragrafo 5.

Per tutti i treni ad eccezione degli ES City regolati con DEIF 19.1, nel caso in cui, nonostante gli interventi suddetti, non fosse possibile individuare l'anormalità e ristabilire la corretta segnalazione di controllo centralizzato di chiusura delle porte in cabina di guida, il PdC emetterà M40 per l'affidamento del controllo chiusura porte al CT, questi, da quel momento in poi, cumulerà nel "pronti" per la partenza o, quando di sua spettanza, nell'ordine di partenza, anche la verifica con esito positivo dell'avvenuta chiusura delle porte del convoglio.

Il CT dovrà inoltre:

- Durante la marcia del treno, compatibilmente con le sue attribuzioni e le condizioni operative, eseguire controlli sullo stato di chiusura porte;
- Comunicare l'anormalità nei modi d'uso al presidio territoriale competente;
- Allegare l'M40 ricevuto dal PdC ai documenti treno facendone annotazione sul BFC."

Come si evince pertanto dalle disposizioni appena riportate il comportamento del Capotreno è stato perfettamente in linea con le norme del caso.

Infatti, egli,dopo aver avvisato la SOR Abruzzo di quanto avveniva, ritenendo che la richiesta del Gentile fosse in contrasto con le norme in vigore, decideva di restare sulle vetture, con il preciso intento di verificare, all'occorrenza, l'effettiva chiusura delle porte delle vetture, e senza apportare alcuna modifica del modulo di condotta.

E' da sottolineare inoltre come, nella fattispecie, il macchinista (PdC) non possa disporre del Capotreno (CT) ma deve semmai rivolgersi alla SOR che darà, se necessario, le opportune disposizioni.

A seguito di tale comportamento del Gentile, che con la sua ostinata ed ingiustificata pretesa di affiancamento del CT in cabina di guida provocava la ritardata partenza dalla stazione di Celano di 10 minuti, l'azienda ha voluto stigmatizzare con un "rimprovero scritto" l'atteggiamento, senza dubbio pretestuoso, del lavoratore finalizzato peraltro all'evidenziazione di problematiche di altra natura, che nulla avevano a che vedere con il caso in questione.

Per quanto sopra esposto, voglia l'Ill.mo Collegio adito confermare il provvedimento disciplinare ed emettere il lodo arbitrale secondo diritto.

Pescara, 11/10/2010

Giacomo Pistilli

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO – L'AQUILA GENTILE EUSTACHIO / TRENITALIA S.p.A.

Sanzione: rimprovero scritto - Prot. DPR/RUPR/R.U.PR.C/Disc.53/295 nota del 22.10.2009.

NOTE DI REPLICA

alle memorie della convenuta e al contenuto del verbale della prima riunione.

* * * * * * * * * * * * * * * * * *

Senza recedere dai motivi di illegittimità della sanzione contenuti nel ricorso, occorre puntualizzare le dichiarazioni di controparte nelle memorie e nella prima riunione del Collegio in cui si persevera temerariamente sul fatto che "Il giorno 22/09/09, il Gentile Eustachio nell'effettuare il servizio come macchinista ad AS (Agente solo) al treno 3379 faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza", come del resto sostenuto nella lettera di contestazione "Ella, il giorno 22/09/2009, in servizio come macchinista al treno 3379 effettuato ad AS, faceva maturare 10 minuti di ritardo nella stazione di Celano per tardata partenza", ignorando che il treno 3379 era stato invece fermato a Celano per motivi di circolazione (vedi rapporto del Capo Treno) e che il conseguente ritardo maturato non poteva essere attribuito al ricorrente.

Dal momento che il rappresentante di parte resistente ha sempre attribuito il ritardo di 10 minuti nella stazione di Celano al ricorrente, come del resto sostenuto nella contestazione, senza tra l'altro darne dimostrazione, le valutazioni che seguono restano affidate al Collegio, tenendo presente che si insiste per l'annullamento della sanzione disciplinare per i motivi meglio specificati nel ricorso, con l'emissione del lodo secondo diritto.

Addì 19 maggio 2010

Giovanni Di Tommaso

Collegio di comciliatione ed arbitrato exart ; L. 300/fo. LANDRATORE: GENTILE EUSTACHIO; SANZIONE: reimprovezo socitto. COMPOSIZIONE COLLEGIO: GIOVANNI DI TOTINASO forde lavocatore); GIACORD PISTILII (per l'exerce); AUV ANTONELLA TOTANI (teuro menubero).

VERBALE PRIMA RIUNIONE:

Upgi, et maggio 2010, nei locali della D.P. L. di l'Igrilla, sons present tult i verende del collegez non che el levocatore desse. Alle ore 15,30 luisse la ximilare. Il presidente, su richiesto delle parti previsede alla lebrero del prosero diparte altère e delle memorie delle consente exicule. Il presidente chiede, altre, di produrre tutte le document es vie relative alla adutorerso & Sp. D. Formes produce: letters of del laurator resports d'évents del cepteur del 22/5/2003; lettera del responsable son del 23.9.09 e lettere di Ginnetti Rinardo; copie DEIFM 42-17.1-18.1 del 30: 7-08; copie lettere ANSF pert. Nº ANSF 03423/09 del 26:06:09. Il Corocetore viewe sentito dal college. Il Sig. Sentile sottolinee che l'retardo del treno viene Regulatificatouseste referento al mes comportamento mente u realte si sono verficet all' fil oppet che homes cagnest il ritordo: le sorcere di Loco Celans. Alfano era occupato de alla temo (7327) she a court de alan perseges appelle eta trutte ed avantare a marce à vista (rellentare per poi presses u possimoto del relatio siguade) creando Hallentamaito e presente a Celanoal tem 3379 ile musere, e Celano, doverse sel transitore alle velocife

di 85 hr /h e l'evente pennete crease atternere interde soltolines, molte, che a seguito del suo M60 R apters un le ruppet lon alto 1600 e manstret as) ha posseduto commente ed audore oscient. Le primento contortet. h. Il presidente elivede al responentante dell'execude se può produrre le documente vous attestente l'orares delle disposizione à lie extre del seprate de prhense delle gassone de Celans, le documentossere entrestante le solo effetisse del trens de l'orario de parteuro del trens de la Clano. fl dob Pittelli sottation che le contestablere les e solo per l'esterolo cogareto, me anche per l'othersons manifestate ne confront del CAPO TRONO, mentre ouzeble douts atteners a grant per de delle vernetide DECENG. 3 ecise. Lord l'egpresentante dell'ordere de Voirette de Vulà presensione le pôle e usu andare un codine. A Coverator interrogets del college, afference de over chiamato l'apptante per essire réssiments sulla possible de procedere, poiche non ere ipossible ne femilione le 1/10 del 6,6. Il reportemente dell'objecte e real une shuplice ressourableme. Il rappoerentante del lexocetère sottolines che le olignour elle a cen je resperment il reppresentant dell'essende à del 11. 8-03 ed e toto superate de alke disposisione del 30.7-03 (pådatte u olt) 10 poi sitolouse che l'apetto delle contestatione où dieci milleute e mon l'aventuale ottrestone

Mountetate	OPC.T. topeto puto viene dela
Celture del	of c. T. topest puto l'ene dese presente verbele.
	60000
	TERED MEMBRO LYTE
	RAPPRESENTANTE DEL CAV. & COMMUNICIO Siononi
	CHEPRESIONITANTO DE DATORS, QUELLE
and the second s	CAJORATORS M. M.
N	

en de la composição de la Como de la composição de

and the second of the contract of the contract

The second secon

and the second s

and the second of the second o

and the same and the

and the control of th

the state of the s

والمرابع والمتعلق والمرابع والمتعلق والمنافي والمنافي والمنافع والم

and the second s

en de la composição de la La composição de la compo

and the second s

and the same of the control of the first and the control of the co

Accession of the contract of t

to the control of the

en de la companya de

Collegio di conciliazione ed arbitrato ex art. 7 l. 300/70.

Lavoratore: Gentile Eustachio;

azienda: Trenitalia S.p.a. Sanzione : rimprovero scritto;

rappresentante datore: Dott. Pistilli;

rappresentante lavoratore: Sig. Di Tommaso;

terzo membro: Avv. Antonella Totani.

NOTE INTEGRATIVE AL VERBALE DEL 13.10.2010.

Premesso in fatto che dalle precedenti riunioni è emerso che il

blocco Celano-Avezzano era occupato da altro treno che a causa

di alcuni passaggi aperti era costretto ad avanzare a marce a

vista creando problemi di circolazione e che detto elemento

fattuale risulta pacifico poiché non contestato, anzi confermato,

da parte convenuta, il collegio deve valutare se da tutti gli

elementi acquisiti, risulta provato che la tardata partenza del treno

sia attribuibile al lavoratore e, in caso positivo, in che misura.

Però occorre preliminarmente fare alcune riflessioni sul tipo di

condotta sanzionata, giacchè il rappresentante del datore

sostiene che oggetto della contestazione e della successiva

sanzione disciplinare è non solo la tardata partenza del treno, ma

anche l'ostinazione mostrata dal lavoratore nel voler il C.T. in

cabina, contrariamente a quanto voluto dalle normative in vigore.

A tal proposito il rappresentante del lavoratore insiste nel ritenere

che dalla lettura della lettera di contestazione emerge che

l'oggetto della stessa e della relativa sanzione è solo il ritardo, di

dieci minuti, fatto maturare al treno.

Il presidente è d'accordo con questa interpretazione e, pertanto,

richiama i principi di specificità e immutabilità della contestazione di cui all'art. 7 della 1.300/70.

In base alla citata norma, infatti, deve necessariamente esserci corrispondenza tra il fatto contestato e quello posto a base della sanzione disciplinare inflitta al lavoratore con conseguente irrilevanza di altri fatti che, se pur concorrenti non abbiamo formato oggetto di preventiva contestazione. La ratio di questo principio, infatti, sta che la precisa specificazione e cristallizzazione dell'addebito consente una adeguata difesa al lavoratore.

Occorre anche fare una riflessione sulla norma che l'azienda ritiene violata dal lavoratore, giacchè dalla documentazione in atti risulta non univoca l'interpretazione sulla norma che sancisce il comportamento da seguire in caso di guasto al blocco porte (v. anche circolare ANSF prodotta da parte attrice, nonché il susseguirsi repentino delle disposizioni di servizio, emerso chiaramente dal dibattito collegiale).

D'altronde la stessa norma che il rappresentante del datore produce in atti e che ritiene violata dal lavoratore, statuisce espressamente che in caso di guasto al blocco porte "qualora a termine corsa non fosse possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale sarà cura del presidio territoriale competente programmare il riutilizzo del materiale fino al raggiungimento di una località di servizio ove sia possibile effettuare la riparazione del guasto o la sostituzione del materiale, comunque non oltre le 24 ore del giorno successivo."

Il lavoratore sia nel ricorso, sia ancor prima nella lettera di giustificazioni afferma che il guasto era segnalato nei libri di bordo da almeno tre giorni. Questa affermazione non è mai stata contestata dall'azienda, anzi viene confermata nelle memorie e pertanto deve ritenersi pacifica.

Stando quindì all'interpretazione letterale della norma, la situazione anomala in cui si è trovato il lavoratore era data, oltre che dalla difficile interpretazione delle norme sul punto, anche dal mancato rispetto da parte della stessa azienda della suddetta normativa, visto che contrariamente a quanto ivi indicato, il treno circolava da ben tre giorni con il guasto al blocco porte.

Alla luce di queste considerazioni il terzo membro ritiene che il collegio non debba giudicare sulla mancata diligenza o buona fede del lavoratore, che non sembrano assolutamente messe in discussione dai fatti dedotti, bensì ritiene che ji/ debba valutare solo se la condotta del Gentile abbia, da sola, causato il ritardo di cui alla lettera di contestazione. Su questo punto soltanto, quindi, devono concentrarsi le valutazioni del collegio nella odierna seduta e, conseguentemente, sull'assolvimento dell'onere probatorio su detto punto.

Al riguardo va infatti evidenziato che fin d'ora l'azienda non ha prodotto tutta la documentazione richiesta dal rappresentante del lavoratore che avrebbe potuto dimostrare senza ombra di dubbio i fatti addotti nella contestazione. L'azienda, però, solleva l'impossibilità di produrre a distanza di un così ampio lasso temporale quanto richiesto.

A tal proposito va comunque osservato che il lavoratore già nelle sue giustificazioni aveva affermato che quanto da lui in esse sostenuto avrebbe trovato riscontro nella zona tachimetrica e/o nel DIS del locomotore. Né dagli atti depositati, né dai dibattiti collegiali è emerso, però, che l'azienda abbia effettuato tali controlli.

Il collegio deve allora valutare se i documenti prodotti da parte convenuta siano sufficienti a provare che il ritardo del treno sia effettivamente di dieci minuti e se tale ritardo è attribuibile in via esclusiva alla condotta del lavoratore.

Dai documenti prodotti dall'azienda si evince una contraddizione rispetto a quanto emerso dai dibattiti collegiali e dai documenti prodotti dalle parti stesse.

In particolare dal rapporto sul movimento treni del 22.9.09 si evince che il ritardo del treno è di 13 minuti. Dallo stesso documento però si rileva un'annotazione in netta contraddizione con tutti gli altri elementi emersi e cioè: " in riferimento al treno 3379 non vi era in atto alcuna anormalità". Ciò non risulta corrispondente a quanto aliunde emerso: c'era, infatti, un guasto al blocco porte, nonché una fermata non programmata a causa dei problemi di circolazione, risultanti dai vari documenti in atti e confermato pacificamente dalle parti.

I successivi documenti prodotti dall'azienda evidenziano che il segnale di via libera dato dopo l'anzidetta fermata è avvenuto alle 8.14, mentre il treno sarebbe ripartito alle ore 8,21.

Questi sette minuti di ritardo, secondo il rappresentante

dell'azienda sono attribuibili al lavoratore che si era ostinato a richiedere la presenza del CT in cabina.

Il rappresentante del lavoratore, però, oltre a rilevare l'incongruità con il documento precedentemente prodotto, afferma che, ad ogni modo, dai sette minuti bisogna certamente sottrarre quelli necessari al dovuto controllo delle porte effettuato dal CT prima della partenza ,proprio a causa del blocco porte guasto,nonchè il tempo naturale necessario al macchinista per far ripartire il treno fermato per i ripetuti motivi di circolazione.

Su tutti questi argomenti il collegio deve riflettere e valutare se il ritardo è stato cagionato nella misura indicata nella lettera di contestazione dalla esclusiva condotta del lavoratore.

Le presenti note composte di cinque fogli costituiscono parte integrante del verbale della seduta del 13.10.2010.

L'Aquila, 13.10.2010

Avv. Antonella Totani

VERBALE DELLA SE DUTA DEL 13.10, 20.10 Ogsi, 13. 20. 2019 mei Cocosi della D.P.L. sitim L'April Ce some present tutti gli artiti alle ere 9,50 misse le L'heavis tesse presidente de letture delle reste integrative L'astitueretti porte integrante del presente versale. A guesto puito seque auple discussione à termine delle quale il 10000 gio melle persone dell'Avo. Titum e del Sp. Di Tommeso, de le Voto contaverso del doll. Pistigli, à meggiorante, decidons per l'arnellaments delle surione Cousteur les fuel rompieses seutro addellate al Resoratore Gentile; la perche de ritardo del treves la cui entite man e state accortete, non e attributile all'exallurie condotte del conocetore, for i redivi meglio spregati melle note integeration fecute parte del présente versale « cle qu'à officer per integralements reportet e traitre. AUV. TOT ANI (TERZO RETIRE) 4/2 10/9 DI TOHIETS = (PHP DER CHONTON) Solower Concer PISTILLI (RAM DELL'AFIENDA) GREEK Je spese del presente callegro vengus porte à carrico delle parte soccambrate e làquisdate con separata note. Cerronelle Tolon (PRESIDENTE)