

COLLEGIO DI CONCILIAZIONE ED ARBITRATO – PERUGIA

Ricorso

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

Contro

Trenitalia S.p.A.,

Avverso

la sanzione disciplinare consistente nella **multa di €15,00**, ai sensi dell'art. 54 h) del CCNL Settore delle Attività Ferroviarie, emessa dal Responsabile della Divisione Passeggeri Regionale – RU Passeggeri Regionale – Risorse Umane Centro, con la motivazione facente riferimento alla lettera di contestazione del 07.07.2010:

“In data 3 maggio 2010 in servizio al treno 2484, nella stazione di Roma Termini si rendeva responsabile dell’urto con materiale rotabile in sosta, durante il movimento di manovra per il posizionamento del materiale sul binario di partenza. Il suddetto movimento avveniva:

- *senza concordare preventivamente con il personale di manovra i movimenti da effettuare (art7 c.21 IPCL).*

- *Le comunicazioni con il personale di manovra avvenivano a mezzo di telefono cellulare di servizio e non con i mezzi previsti dall’art.7 c.16 IPCL.”,*

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 Foligno con la qualifica di Macchinista.
- 2)- Il giorno 03 maggio 2010, nella stazione di Roma Termini, effettuava manovra per il posizionamento del materiale sul binario di partenza.
- 3)- Detto materiale era costituito da una colonna spinta dal mezzo di trazione guidato dal ricorrente.
- 4)- Dopo aver concordato con il personale di manovra i movimenti da effettuare, avviava il movimento stesso, ma la colonna andava ad urtare altro materiale rotabile in sosta.
- 5)- La commissione d'inchiesta, incaricata in proposito di svolgere l'indagine, scagionava il ricorrente dalle accuse mossegli.
- 6)- Con lettera di contestazione del 07.07.2010 veniva avviato nei suoi confronti procedimento disciplinare conclusosi con il provvedimento oggetto del presente ricorso.

DIRITTO

Primo motivo di illegittimità della sanzione disciplinare: Relativamente al primo fatto contestato

“Il suddetto movimento avveniva senza concordare preventivamente con il personale di manovra i movimenti da effettuare (art.7 e 21 IPCL)”, va precisato che il fatto non risponde al vero ed è privo di fondamento.

Infatti il ricorrente aveva preventivamente concordato i movimenti da effettuare con il manovratore, ma per un errore di quest'ultimo, si era verificato l'urto con altro materiale in sosta, come risulta dalla conclusione cui è pervenuta la commissione d'inchiesta, all'uopo appositamente incaricata di svolgere le indagini.

Da una ricerca effettuata dal ricorrente si è appreso che la citata commissione ha relazionato esprimendosi nel modo seguente:

“Il giorno 03 maggio, nella stazione di Roma Termini, alle ore 16.32 il Tecnico di Manovra, Scocca Ezio, chiedeva al DM di Cabina ACC l'istradamento e l'autorizzazione del treno 3350 (Roma Terrnini - Viterbo P.F.) in sosta sull tronchino 4/5, in quanto doveva essere pilotato per il piazzamento.

Il Sig. Scocca, con l'apertura del segnale basso luminoso, tramite cellulare di servizio chiamava il numero funzionale associato al PdC del treno 2484 e comandava il movimento di manovra convinto di comunicare con il macchinista del treno 3350. Inoltre, Scocca reiterava il comando al macchinista del treno 2484 per rimarcare che il segnale basso era aperto a via libera e che poteva eseguire i comandi ricevuti.

Inconsapevolmente, il manovratore comandava il macchinista Pilli Enrico del treno 2484 anch'egli in sosta, ma sul tronchino n. 1 fascio "D, con il telefono associato ed in attesa di piazzamento.

Il macchinista Pilli, al banco di guida della locomotiva posizionata in coda, spingeva la colonna in manovra credendo erroneamente di essere garantito sia dalla presenza del manovratore sulla semipilota ubicata in testa alla colonna, sia dalla continuità della comunicazione con il pilota stesso e regolava di conseguenza il movimento di manovra nel rispetto dei comandi ricevuti telefonicamente.

Il convoglio percorre circa 320 metri e si arresta in seguito all'uno con dei materiali rotabili in sosta”.

Come si può ben notare dalla continuità della comunicazione, il ricorrente non aveva alcun dubbio che il manovratore presenziasse la semipilota ubicata in testa alla colonna e regolava di conseguenza il movimento di manovra rispettando i comandi ricevuti telefonicamente dal manovratore stesso, che però era erroneamente convinto di comunicare con altro macchinista del treno 3350.

Sbagliato, pertanto, non è stato il movimento effettuato dal Sig. Enrico Pilli nel rispettare i comandi ricevuti dal manovratore con tutte le garanzie assicurategli da quest'ultimo, ma la procedura adottata dallo stesso manovratore che erroneamente era convinto di parlare con altro macchinista del treno 3350, convinto di comunicare con il ricorrente.

L'illegittimità della sanzione disciplinare è palese e si riscontra nella parte in cui la contestazione fa riferimento ad un fatto la cui colpevolezza è stata riconosciuta ad altri e quindi non ascrivibile al ricorrente.

Secondo motivo di illegittimità della sanzione disciplinare

Relativamente al secondo fatto contestato "*Le comunicazioni con il personale di manovra avvenivano a mezzo di telefono cellulare di servizio e non con i mezzi previsti dall'art.7 c.16 IPCL.*", occorre sottolineare che la comunicazione a mezzo cellulare era l'unico sistema per comunicare, in quanto *i mezzi previsti dall'art.7 c.16 IPCL* erano inutilizzabili perché guasti.

Oltretutto, il sistema di comunicazioni a mezzo cellulare di servizio per i movimenti di manovra, era da tempo divenuta prassi consolidata che ancora oggi è del tutto funzionante.

Il ricorrente, dopo aver preso accordi con il manovratore, riteneva opportuno utilizzare il cellulare di servizio anche in considerazione del fatto che l'art. 7, comma 16 IPCL, era stato sostituito dal Decreto 2/2010 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, che alle pagg. 7 e 8 stabiliva:

"- il testo del primo capoverso del comma 16 è così sostituito:

I movimenti di manovra possono essere regolati:

- *con segnali bassi (art. 52 RS);*
- *con i segnali alti di manovra (art. 52bis RS);*
- *con i segnali a mano (art. 60 RS);*
- *con comunicazioni dirette a mezzo di altro sistema di comunicazione (citofono di bordo, **telefono cellulare**) in modo che sia rilevabile con continuità la persistenza dell'ultimo ordine ricevuto;*
- *con accordi verbali;*
- *sulle selle di lancio, nel tunnel di lavaggio e nelle invasature delle navi traghetto, mediante segnali specifici (Allegato 1 /RS, punti 1 e 3)".*

Da quanto sopra illustrato è innegabile che il ricorrente sia rimasto coinvolto in una situazione in cui non aveva alcuna possibilità di intervenire per ovviare ad un errore commesso e riconosciuto dal manovratore che aveva comunicato di avviare il movimento di manovra.

Si chiede pertanto che la sanzione disciplinare venga annullata.

Addì 07 marzo 2011

Giovanni Di Tommaso