



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

La Corte d'Appello di Milano, sezione lavoro, composta da:
Dott. Silvia Marina Ravazzoni presidente
Dott. Susanna Mantovani consigliere
Dott. Corrado Gioacchini giudice ausiliario relatore

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile in grado d'appello avverso la sentenza n. 1194 del 28.4.2021 del Tribunale di Milano estensore Giudice dr. Luigi Pazienza, discussa all'udienza collegiale del 16.3.2022, proposto da

DA

MOVIBUS SRL (CF 06206140961) rappresentata e difesa dall'avv. MORPURGO CLAUDIO DANIELE MOSE', MENICATTI ANNA (MNCNNA76H63E507A) elettivamente domiciliata in Indirizzo Telematico

APPELLANTE

CONTRO

PASTORE ALDO (CF PSTLDA68M09B300U) rappresentata e difesa dall'Avv. MANCUSO BARTOLO e elettivamente domiciliata in Via Faà di Bruno 195 00195 Roma

APPELLATO

I procuratori delle parti, come sopra costituiti, così precisavano le

CONCLUSIONI

Per MOVIBUS SRL: In via preliminare:

(i) accertarsi e dichiararsi la nullità della sentenza di primo grado qui appellata n°1194/2021, pronunciata inter partes dal

Tribunale di Milano, in funzione di Giudice del Lavoro, dott. Luigi Pazienza, nel procedimento con R.G. n°8790/2020, pubblicata in data 28 aprile 2021, non notificata per i motivi meglio esposti al paragrafo A dei motivi di appello che precedono e accogliersi le conclusioni tutte le conclusioni già rassegnate nel corso del giudizio di primo grado che sono ritrascritte al punto (ii) che segue;

Nel merito:

(ii) riformarsi la sentenza di primo grado qui appellata n°1194/2021, pronunciata inter partes dal Tribunale di Milano, in funzione di Giudice del Lavoro, dott. Luigi Pazienza, nel procedimento con R.G. n°8790/2020, pubblicata in data 28 aprile 2021, non notificata, e conseguentemente accogliersi tutte le conclusioni già rassegnate nel corso del giudizio di primo grado che di seguito si ritrascrivono:

“in via principale:

(i) respingersi, perché infondate in fatto ed in diritto, tutte le domande avanzate dal Ricorrente con l'atto introduttivo del presente giudizio e, per l'effetto, accertare e dichiarare, ad ogni effetto di legge e di contratto, la legittimità della sanzione disciplinare di cui è causa, pari a n°2 giorni di “sospensione”, adottata da Movibus S.r.l. nei confronti del sig. Pastore con lettera dell'11 settembre 2019 e, confermata, all'esito del ricorso gerarchico, con lettera del 26 ottobre 2019;

(ii) in caso di accoglimento, anche parziale, della domanda del Ricorrente, in ragione della ritenuta non proporzionalità della sanzione già irrogata da parte della Società, farsi applicazione da parte del Giudice delle minori e/o diverse sanzioni ritenute legittime e di giustizia;

(iii) occorrendo, in caso di accertamento del superamento da parte Movibus S.r.l dei massimi edittali di legge e/o di contratto in relazione alla sanzione di cui è causa, confermatane la

legittimità, ricondurre la stessa nei limiti edittali ritenuti di giustizia;

in ogni caso:

(iv) rigettarsi il ricorso avversario;

(v) con vittoria di spese, diritti e onorari;"

(iii) con vittorie di spese, diritti e onorari del doppio grado di giudizio.

Per PASTORE ALDO: Previo eventuale annullamento/accertamento di nullità e/ disapplicazione dell' ordine di servizio n. 6/2017 del 22 dicembre 2017, dell'autorizzazione dirigenziale n. 44 del 22/11/17 emanata dall'Agenzia per il trasporto pubblico locale di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, nota della Prefettura - Ufficio territoriale di Milano:

1. accertare e dichiarare la nullità/illegittimità/inefficacia della sanzione disciplinare di due giorni di sospensione adottata con lettera del 11 settembre 2019 confermata con lettera del 2/12/19

2. condannare la convenuta in persona del legale rappresentante pro tempore alla restituzione a favore del ricorrente della somma di € 141,10;

con vittoria di spese, del doppio grado interessi e rivalutazione

MOTIVI IN FATTO E DIRITTO

Con la sentenza n. 1194/2021 il Tribunale di Milano ha accolto il ricorso proposto da Pastore Aldo - dipendente di Movibus s.r.l. con mansioni di autista- volto ad ottenere l'annullamento della sanzione disciplinare della sospensione dal servizio e dalla retribuzione irrogata con provvedimento del 11.9.2019 , a seguito di contestazione di addebito del seguente tenore:

"(...) Apprendiamo ora dall'area "relazioni con il pubblico" di due reclami scritti da parte di utenti secondo cui, in data 20 marzo u.s., comando al turno n. BB11 con il bus matricola aziendale n. 5608, alle ore 19:30 sulla linea Z621 corsa n. 129 "MM Molino Dorino - Cuggiono". Ella si rifiutava di partire con passeggeri in

piedi, contrariamente a quanto indicato dall'Ordine di Servizio 06/2017 del 22 dicembre 2017 avente come oggetto "Trasporto di passeggeri in piedi su tratte autostradali. Ella invitava gli 8 passeggeri a scendere precisando che, se non lo avessero fatto, non sarebbe partito per la corsa successiva e, per rafforzare questa affermazione, spegneva anche il motore del mezzo in attesa che gli stessi procedessero come indicato; a quel punto gli utenti scendevano dal mezzo, costretti ad attendere la corsa successiva delle 22:00 ed Ella partiva per il prosieguo del turno con 5 minuti di ritardo (...)".

Il primo giudice, richiamato l'ordine dei servizio n 06/2017 secondo cui *"il trasporto passeggeri in piedi durante il servizio di linea non è ammesso su percorsi extraurbani se non, in via di eccezione, per tratti limitati e tempi brevi, comunque relativamente ai tratti di linea dove ciò non costituisce periodo per l'incolumità dei passeggeri"*, ha dichiarato l'illegittimità della sanzione disciplinare in oggetto e ha condannato la datrice di lavoro a restituire al ricorrente la somma di € 141,22, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dal dovuto al saldo, ponendo le spese di lite a carico della soccombente.

Il Tribunale ha ritenuto che il richiamato ordine di servizio, con cui la società convenuta si era conformata alla nuova direttiva dell'Agenzia del Trasporto Pubblico locale n. 44 del 22.11.2017, che modificando le precedenti disposizioni amministrative di gestione del TPL, aveva previsto nelle tratte interurbane la possibilità di trasportare persone in piedi in condizioni di affollamento elevato, nei limiti dell'omologazione del mezzo e per tratti limitati e brevi, comunque nel rispetto dell'art. 141 CDS in materia di obblighi per evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone, era illegittimo perché in contrasto con le norme di legge di cui agli artt. 172 CDS, che prevede l'obbligo dell'utilizzo della cintura di sicurezza sui mezzi di trasporto pubblico, fatta eccezione nei tratti urbani.

Il giudice di prime cure, in particolare, ha rilevato che nel caso in esame, nonostante Movibus avesse modificato il documento denominato Titolo dell'impiego dell'autobus, allegato al libretto di circolazione, inserendo l'autorizzazione a circolare in tratte interurbane con passeggeri in piedi, doveva rilevarsi che tale autorizzazione non si estendeva per la tratta di venti km -da Milano a Legnano- dove il tratto autostradale copre il 90% dell'intera corsa.

Il primo giudice ha così concluso che l'ordine di servizio n. 6/2017 non era vincolante per il lavoratore, perché nel rapporto di lavoro privato il lavoratore nell'esecuzione degli ordini del datore di lavoro, non viene deresponsabilizzato sul rispetto delle norme di legge imperative ed è tenuto a non dare esecuzione agli ordini di servizio nel caso di loro conflitto con le norme primarie di comportamento.

Pertanto, rilevato il contrasto tra il sopra citato ordine di servizio e l'art 172 CDS in tema di obbligo di utilizzo della cintura di sicurezza nei tratti interurbani e richiamata la previsione dell'art. 73 CCNL, secondo cui il conducente è responsabile del mezzo a lui affidato ed all'osservanza di tutte le norme di legge e dei regolamenti per la circolazione, il primo giudice ha ritenuto che le norme amministrative e l'ordine di servizio conseguente non erano idonee a derogare alla norma imperativa di cui all'art. 172 comma 8 lett. g CDS, non rientrando la materia dell'uso dei dispositivi di protezione alla circolazione (cinture di sicurezza) nell'ambito della competenza legislativa regionale, ma attenendo all'ordine pubblico e sicurezza. Ha quindi ritenuto illegittima la sanzione disciplinare della sospensione inflitta al lavoratore.

Ha appellato la sentenza Movibus con tre articolati motivi di impugnazione e riproponendo le ragioni di merito già formulate in primo grado a sostegno della legittimità della sanzione disciplinare comminata all'appellato.

Con il primo motivo, la società appellante contesta la nullità della sentenza ai sensi dell'art. 132 e 161 c.p.c. per motivazione apparente, avendo il primo giudice riprodotto integralmente e fedelmente le argomentazioni in diritto di cui al ricorso di primo grado presentato dall'odierno appellato. L'appellante deduce che il primo giudice avrebbe fatto un "copia e incolla" dal ricorso di primo grado, senza tuttavia procedere ad una pur sintetica esplicazione delle ragioni della totale adesione alle argomentazioni avversarie.

In tal senso l'appellante riporta i passi della sentenza e del ricorso di primo grado, che a suo avviso risultano uguali al ricorso introduttivo del giudizio.

Con il secondo motivo la società appellante rileva che la sentenza è priva della necessaria motivazione, avendo il primo giudice omesso l'esame delle circostanze e della documentazione allegata, ponendo a fondamento della decisione circostanze fattuali contestate e addirittura smentite dalla documentazione prodotta dalla società appellante.

Nello specifico l'appellante deduce che il primo giudice ha errato nella valutazione ed applicazione dell'impianto normativo e regolamentare vigente in materia.

Il primo giudice ha erroneamente escluso che l'autobus condotto dall'appellato fosse autorizzato al trasporto passeggeri in piedi in relazione al tratto dal medesimo effettuato, ricavando in modo errato l'esistenza di un espresso divieto di trasporto di passeggeri in piedi nelle tratte extraurbane disapplicando l'art. 169 CDS ed escludendo la sentenza a priori qualsivoglia facoltà/possibilità dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico, di derogare, nell'ambito delle specifiche prerogative ad essa riservate dalla Legge, al suddetto divieto di trasporto dei passeggeri in piedi.

Inoltre il tribunale ha omesso di considerare che la principale contestazione disciplinare era stata integrata anche da altri

comportamenti disciplinarmente rilevanti oltre alla mancata esecuzione dell'ordine di servizio n. 6/2017.

L'appellante denuncia altresì la erronea interpretazione e applicazione degli artt. 169 e 172 del CdS e della direttiva n. 44/2017 del 22/11/17 dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, nonché il mal governo dei criteri ermeneutici.

In particolare Movibus "...sottolinea come l'art. 172 C.d.S. preveda l'utilizzo dei dispositivi di ritenuta limitatamente ai veicoli che ne sono effettivamente provvisti e non interferisce in alcun modo con le diverse disposizioni che consentono il trasporto in piedi di passeggeri su autobus di linea, naturalmente nei limiti previsti dalla carta di circolazione del mezzo, che, nel caso di specie, riportava l'espressa indicazione della possibilità di trasportare n°38 passeggeri in piedi (v. ALL. B, doc. 7 e 8.) Nello specifico, nella prima pagina della Carta di circolazione dell'autobus targato FR070FE - matricola aziendale n°5608 - vi è l'espressa indicazione della possibilità di trasportare n. 38 passeggeri in piedi.

Né sotto altro profilo, si rintraccia, in tale norma, alcun divieto espresso, come invece erroneamente ritenuto dal Tribunale, circa il trasporto di passeggeri in piedi, sui detti mezzi, sui tratti interurbani."

L'appellante censura la decisione del giudice a quo anche per avere considerato irrilevante "l'Autorizzazione dirigenziale n°44/2017 del 22.11.2017, con la quale il Direttore dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, che è relativa all'"Autorizzazione alla riduzione del parco bus impiegato nell'esercizio dei servizi relativi al Lotto 6 della Città metropolitana di Milano. Conferma del titolo all'utilizzo di autobus in servizio pubblico di linea. (Annulla e sostituisce l'Autorizzazione dirigenziale n. 10/2017). Azienda affidataria:

Movibus srl" aveva precisato (per quanto qui rileva) che "(...) il trasporto passeggeri in piedi sui servizi di linea interurbani è ammesso solo in condizioni di affollamento elevato, per tratti limitati e tempi brevi, nel numero massimo previsto in sede di omologazione del veicolo ed iscritto sulla carta di circolazione e nel rispetto di quanto disposto dall'art.141 del Codice della Strada, in materia di obblighi per evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone" (v. ALL. B, doc. 9, Autorizzazione dirigenziale n°44/2017 del 22.11.2017 del Direttore dell'Agenzia del TPL) (nonché il successivo Ordine di servizio di Movibus n. 6/2017 del 22.12.2017).

Movibus rileva che anche la Prefettura di Milano, con comunicazione del 19 febbraio 2019 "Prot. Fasc. 16.5 n. 2010-036800 GAB", in risposta alla nota del 27.12.2018 a firma della O.S. U.S.B. (i.e. Unione Sindacale di Base), avente ad oggetto "Trasporto passeggeri in piedi sugli autobus in servizio di linea interurbano sulle tratte autostradali" aveva chiarito quanto sopra evidenziato (in relazione alla inconfigurabilità di una eventuale violazione di norme del C.d.S.), spiegando come la sopracitata direttiva emanata dall'Agenzia TPL di Milano consentisse, nell'ambito di quanto previsto in merito dalle direttive regionali, nonché dal Decreto Ministeriale del 23 dicembre 2003, il trasporto di passeggeri in piedi nel numero massimo stabilito in sede di omologazione del veicolo, senza con ciò derogare ad alcuna norma del codice della strada.

Infine, l'appellante evidenzia che - anche nella denegata ipotesi in cui si dovesse ravvisare un contrasto con la norma sopra richiamata - dovrebbe comunque accordarsi prevalenza alle disposizioni regionali in tema e, dunque, alla disciplina che ne è diretta emanazione, attraverso l'ente preposto (i.e. l'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale).

Ed infatti, la materia del trasporto pubblico locale non risulta espressamente considerata dall'art. 117 della Costituzione.

Sulla scorta di quanto sopra, nel caso di specie, si dovrà fare riferimento dunque, unicamente alla Legge Regionale n°6/2012 ("Disciplina del settore dei trasporti") che, come detto, demanda all'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale le relative competenze in materia di programmazione, organizzazione, monitoraggio, controllo e promozione dei servizi di trasporto pubblico locale, nel bacino territoriale di competenza .

Agenzia che, nell'esercizio delle sue funzioni, ha concesso (per quanto qui rileva) all'odierna Appellante il trasporto di passeggeri in piedi sui servizi di linea interurbani alla stessa assegnati.

Con il terzo motivo l'appellante rileva che la sanzione disciplinare era stata comminata anche per il ritardo di cinque minuti del servizio, con violazione dell'art. 42 comma 1 punto 1 all. A al RD 148/1931.

Ripropone ex art. 346 c.p.c. le ulteriori eccezioni sollevate nella memoria ex art. 416 c.p.c. sulla legittimità del provvedimento sanzionatorio comminato.

Si è costituito in giudizio l'appellato chiedendo la conferma della sentenza impugnata.

La Corte visto l'art. 16 DL 30.12.2021, n. 228, in forza del quale "le disposizioni di cui all'articolo 221, commi 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 10 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, nonché le disposizioni di cui all'articolo 23, commi 2, 4, 6, 7, 8, primo, secondo, terzo, quarto e quinto periodo, 8-bis, primo, secondo, terzo e quarto periodo, 9, 9-bis e 10, e agli articoli 23-bis, commi 1, 2, 3, 4 e 7, e 24 del decreto-legge 28 ottobre 2020 n. 137, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 dicembre 2020, n. 176, in materia di processo civile e penale, continuano ad applicarsi fino alla data del 31 dicembre 2022" ha disposto con decreto del 27.1.2022 la sostituzione dell'udienza di discussione mediante il deposito di note scritte.

Le parti hanno depositato le note scritte e la causa è stata decisa come in dispositivo.

Il primo motivo di appello è infondato.

La sentenza di primo grado ha chiaramente esposto il percorso logico giuridico seguito al fine di giungere alla decisione, non rilevando ai fini della completezza della motivazione che il primo giudice abbia aderito alle tesi difensive di una parte, risultando la sanzione di nullità di cui all'art. 132 cpc comminata solo per la motivazione apparente, ossia per una motivazione che non consenta di comprendere le ragioni della decisione, con la sua possibile verifica in sede di impugnazione.

Nella fattispecie il primo giudice ha esposto in modo chiaro le ragioni della decisione finale tanto da avere consentito alla stessa appellante un ampio ed articolato atto di appello ed in tanto va rigettata l'eccezione di nullità perché infondata.

"In tema di contenuto della sentenza, la concisione della motivazione non può prescindere dall'esistenza di una pur succinta esposizione delle ragioni di fatto e di diritto della decisione impugnata, la cui assenza configura motivo di nullità della sentenza quando non sia possibile individuare il percorso argomentativo della pronuncia giudiziale, funzionale alla sua comprensione e alla sua eventuale verifica in sede di impugnazione." (Cass. Sez. 3 - , Ordinanza n. 29721 del 15/11/2019).

Il secondo motivo di appello non è fondato.

Il fatto che ha generato il procedimento disciplinare e la conseguente sanzione non è in contestazione fra le parti, risultando confermato il mancato rispetto dell'ordine di servizio n. 6/2017 nella parte in cui consente il trasporto di passeggeri in piedi anche su tratta extraurbana e, nello specifico, in percorso parzialmente svolto su autostrada, oltre alla contestazione di ritardo colpevole del servizio per avere fatto

scendere dall'autobus 8 persone in piedi ed aver atteso con motore spento tale discesa.

La questione va esaminata in punto di diritto, avendo il lavoratore eccepito la contrarietà dell'ordine di servizio n. 6/17 alle disposizioni dettate all'art. 172,8^ comma del CdS, cui non può derogarsi dalla legge regionale, in quanto norma imperativa, ed in relazione al secondo profilo relativo alla impossibilità di adempiere all'ordine datoriale per la inapplicabilità della esimente garantita dall'art. 51 c.p. ed altresì per la responsabilità del mezzo affidato al dipendente prevista dall'art. 73 del CCNL Autoferrotranvieri ("L'autista è responsabile dell'autoveicolo che riceve in consegna ed è tenuto ad osservare tutte le norme di legge ed i regolamenti per la circolazione.").

La società appellante, a sostegno del proprio assunto circa la legittimità dell'ordine di servizio in commento, ha richiamato la sentenza n. 703/2021 di questa Corte di appello -avente ad oggetto un fatto identico, relativo al mancato rispetto dell'ordine di servizio n. 6/2017- sentenza che ha accolto l'impugnazione della odierna società appellante con rigetto della domanda del lavoratore e che nella tesi della parte appellante conduce alla conferma della legittimità dell'ordine di servizio ed alla conseguente rilevanza disciplinare del rifiuto dell'appellato a darvi esecuzione.

Ritiene il Collegio innanzitutto che con tale decisione la Corte non si è pronunciata sulla legittimità o meno dell'ordine di servizio in questione essendosi limitata a rilevare " *Invero a prescindere dalla compatibilità della direttiva n. 44/17 (e dell'ordine di servizio n. 6/17 di Movibus s.r.l.) dell'ente competente per il trasporto pubblico locale in base alla legge regionale n. 6/12 con la normativa dettata dal Codice della Strada, il comportamento di Gobbo Davide è passibile di sanzione*

disciplinare, quanto meno, nel momento in cui si è rifiutato di adempiere agli ordini dei superiori gerarchici (..."

In ogni caso, anche volendo aderire alla tesi dell'appellante di validità dell'ordine del servizio, rileva il collegio che tale ordine di servizio deve essere esaminato in relazione all'obbligo del lavoratore di farne applicazione, secondo la stretta previsione contenuta in tale disposizione di servizio che così testualmente dispone:

"Si precisa che il trasporto passeggeri in piedi sui servizi di linea interurbani è ammesso solo in condizioni di affollamento elevato, per tratti limitati e tempi brevi, nel numero massimo previsto in sede di omologazione del veicolo ed iscritto sulla carta di circolazione e nel rispetto di quanto disposto dall'art. 141 del Codice della Strada, in materia di obblighi per evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone."

Dunque, l'ordine di servizio n. 6/2017 attribuisce al conducente il potere/dovere di valutazione delle circostanze di tempo, di luogo e di modo per consentire l'attuazione dell'eccezione prevista dall'ordine di servizio al divieto di permanenza di passeggeri in piedi (nei limiti del n. max. previsto nell'omologazione del mezzo) nei tratti interurbani comprensivi dei tratti autostradali.

Il trasporto di passeggeri in piedi è infatti consentito ove sussistano le seguenti condizioni: affollamento elevato, per tratti limitati e brevi, nel rispetto della norma di cui all'art. 141 CDS, che così prevede:

1. È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.

2. Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.

3. omissis

4. omissis

5. omissis

6. Il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione.

Pertanto, la controversia non riguarda la legittimità o meno dell'ordine di servizio n. 6/2017, con cui la società appellante ha adeguato la gestione interna alla Direttiva Agenzia TPL n. 44/2017 che consente il trasporto in piedi dei passeggeri anche sulle autostrade nei limiti riportati nell'ordine di servizio stesso, ma la verifica del corretto esercizio da parte del dipendente del potere discrezionale attribuitogli in relazione alle condizioni concrete di ammissibilità del trasporto in piedi dei passeggeri nei tratti extraurbani.

Nel caso in esame condivisibilmente il primo giudice ha evidenziato la insussistenza di dette condizioni così argomentando: "Ebbene, nel caso che ci occupa va osservato che non vi era un tratto di percorrenza breve, ma ben quindici chilometri da percorrere in autostrada. [...] D'altra parte, vi era un evidente pericolo per la incolumità dei passeggeri. Sono evidenti i rischi che si corrono non indossando le cinture di sicurezza e viaggiando in piedi già in tratti urbani, ma in autostrada tale rischio è davvero eccessivo, solo che si consideri che l'impiego della cintura di sicurezza riduce dell' 80% il rischio di morte in caso di incidenti. Né una eventuale regolazione della velocità riduce il rischio. Pertanto, la situazione in cui si trovava il ricorrente non poteva in alcun modo consentire il trasporto in

piedi di passeggeri sul tratto autostradale.” La società appellante non ha opposto né contestato il mancato rispetto da parte dell'appellato della norma di cui all'art. 141 CDS

La circolazione sulla rete autostradale non prevede una velocità minima sulla corsia di destra, tuttavia il comma 6 dell'art. 141 CDS esclude di poter circolare sulle strade ad una velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso di circolazione: nel caso in esame, peraltro, va detto che il conducente essendo soggetto agli orari di percorrenza e di servizio non può certamente adottare una velocità ridotta in autostrada per garantire la sicurezza dei passeggeri in piedi in caso di arresto improvviso, stante che ciò determinerebbe un ritardo nel servizio di TPL certamente incompatibile con le esigenze della società e dell'utenza.

Pure il terzo motivo è infondato.

La circostanza che la sanzione disciplinare riguardava anche il ritardo del servizio da parte dell'appellato è del tutto privo di pregio, in quanto il ritardo di servizio è stato determinato dalla necessità di dare corretta esecuzione all'ordine di servizio facendo scendere dal mezzo i passeggeri in sovrannumero rispetto ai posti a sedere.

Le spese del grado seguono la soccombenza e sono liquidate in applicazione del DM 55/2014 e 37/2018 nell'importo di cui in dispositivo, così ritenuto congruo al valore ed all'attività svolta in giudizio.

PQM

Rigetta l'appello avverso la sentenza n. 1194/2021 del Tribunale di Milano.

Condanna l'appellante al pagamento delle spese del grado in favore dell'appellato che liquida nell'importo di € 3.300,00 oltre spese generali e gli accessori di legge.

Dichiara la sussistenza dei presupposti per il versamento, da parte dell'appellante, dell'ulteriore importo a titolo di

contributo unificato di cui all'art. 13 comma 1 - quater del DPR n. 115/2002 così come modificato dall'art. 1 comma 17 della L. 24/12/2012 n. 228.

Milano, 16.3.2022

Il Giudice Ausiliario relatore

Dr. Corrado Gioacchini

Il Presidente

Dr. Silvia Marina Ravazoni