

R.G. n. 8790/2020

REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE DI MILANO

Sezione lavoro

Il Giudice del lavoro del Tribunale di Milano, Luigi Pazienza,
in applicazione dell'art. 221 L n.77/20 e successive disposizioni di proroga e/o modificazioni;

pronuncia la seguente

SENTENZA

nella controversia individuale di lavoro

tra

PASTORE ALDO, rappresentato e difeso dall'Avv. B. Mancuso;

e

“MOVIBUS s.r.l.”, in persona del legale rappresentante pro-tempore, rappresentato e difeso dall'Avv. Morpurgo e dall'Avv. Menicatti

MOTIVI DELLA DECISIONE

Con ricorso depositato il 26.10.2020 l'istante ha convenuto in giudizio la Movibus srl chiedendo, 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, di accertare e dichiarare la

nullità/illegittimità/inefficacia della sanzione disciplinare di due giorni di sospensione adottata con lettera del 11 settembre 2019 e di condannare la convenuta alla restituzione in favore del ricorrente della somma di € 141,10, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria e vittoria di spese.

Si costituiva in giudizio la società resistente resistente chiedendo il rigetto delle domande.

A seguito del fallimento del tentativo di conciliazione, veniva fissata la udienza figurata in applicazione del rito della trattazione scritta.

Le domande del ricorrente sono fondate e meritano di essere accolte.

La società resistente censura il ricorrente per avere invitato i passeggeri a scendere dall'autobus, prima di intraprendere un tratto autostradale di 15 chilometri. Secondo la convenuta tale condotta violerebbe l'ordine di servizio n. 6/2017 del 22 dicembre 2017.

E' necessario sottolineare che alla data del dicembre del 2017 era pacifico che fosse vietato il trasporto di passeggeri in piedi "sui tratti autostradali" (vedi la Direttiva numero 472/2011). La convenuta, invece, con l'ordine di servizio in questione, ha precisato di aver modificato il documento denominato "titolo all'impiego dell'autobus" allegato al libretto di circolazione eliminando proprio la dicitura "il trasporto di passeggeri in piedi non è consentito sui tratti autostradali", rimanendo la dicitura " il trasporto passeggeri in piedi durante il servizio di linea non è ammesso sui percorsi extraurbani se non, in via eccezione per tratti limitati e tempi brevi, comunque relativamente ai tratti di linea dove ciò non costituisce pericolo per l'incolumità dei passeggeri".

La resistente riconduce la nuova disposizione alla necessità di conformarsi alla direttiva dell'agenzia del trasporto pubblico locale n. 44 del 22/11/17 per cui "il trasporto 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 previsto dall'art. 141 del codice della strada in materia di obblighi per evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone".

La resistente non ammette il trasporto di passeggeri in piedi nelle tratte interurbane, ossia non solo ovviamente nelle autostrade, ma anche nelle strade statali e provinciali che uniscono diversi centri urbani considerandola ammissibile solo "per tratti limitati e tempi brevi, comunque relativamente ai tratti di linea dove ciò non costituisce pericolo per l'incolumità dei passeggeri". Va precisato che con tale riferimento la direttiva si attiene al DM 18 aprile 1977 rubricato "caratteristiche costruttive degli autobus". In particolare, tale

disposizione, all'art. 2, contiene le classificazioni degli autobus, citando quello "interurbano" definito: "veicolo attrezzato per i trasporti interurbani che non richiede spazi specificamente destinati a passeggeri in piedi. È consentito peraltro il trasporto su brevi percorsi di passeggeri in piedi, nel corridoio di circolazione".

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. Infatti la vettura guidata dal ricorrente non era autorizzata a svolgere la linea di cui si discute con passeggeri in piedi. A riguardo, si ricorda che l'art. 87 del DM citato rubricato "Servizio di linea per trasporto di persone" prevede che "1. Agli effetti del presente articolo un veicolo si intende adibito al servizio di linea quando l'esercente, comunque remunerato, effettua corse per una destinazione predeterminata su itinerari autorizzati e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone. 2. Possono essere destinati ai servizi di linea per trasporto di persone: gli autobus, gli autosnodati, gli autoarticolati, gli autotreni, i filobus, i filosnodati, i filoarticolati e i filotreni destinati a tale trasporto. 3. La carta di circolazione di tali veicoli e' rilasciata sulla base del nulla osta emesso dalle autorità competenti ad accordare le relative concessioni. 4. I suddetti veicoli possono essere utilizzati esclusivamente sulle linee per le quali l'intestatario della carta di circolazione ha ottenuto il titolo legale, salvo le eventuali limitazioni imposte in detto titolo". Pertanto, una vettura può veicolare solo se autorizzata e dotata di un nulla osta rilasciato dall'agenzia del TPL che indica peraltro le brevi tratte interurbane in cui è consentito il trasporto di passeggeri in piedi. Tali tratte peraltro sono indicate nella documentazione in dotazione della vettura che conferma l'autorizzazione a circolare in tali tratte con passeggeri in piedi. Tale autorizzazione non era sussistente per la tratta di venti chilometri da Milano a Legnano, dove il tratto autostradale copre il 90% dell'intera corsa.

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. Tali rilievi sono sufficienti al fine di sancire illegittimità della sanzione impugnata.

L'illegittimità della sanzione deriva anche dalla illegittimità dell'ordine di servizio n. 6/2017 e della direttiva 44/2017 contrastanti con la normativa del codice della strada.

L'art. 54 cds, definisce gli autobus "veicoli destinati al trasporto di persone equipaggiati con più di nove posti compreso quello del conducente". L'art. 47 del CDS, nel classificare i veicoli, include gli autobus nella categoria M2 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t) e nella categoria M3 (veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t.).

Ciò premesso, il codice della strada, nella versione successiva alle modifiche introdotte dal D.lgs 150 del 13.03.2006, dedica particolare attenzione all'utilizzo delle cinture di sicurezza. In particolare, l'art. 172 c.d.s. prevede che " i passeggeri dei veicoli delle categorie M2 ed M3 devono essere informati dell'obbligo di utilizzare le cinture di sicurezza, quando sono seduti ed il veicolo e' in movimento, mediante cartelli o pittogrammi, conformi al modello figurante nell'allegato alla direttiva 2003/20/CE, apposti in modo ben visibile su ogni sedile. Inoltre, la suddetta informazione può essere fornita dal conducente, dal bigliettaio, dalla persona designata come capogruppo o mediante sistemi audiovisivi quale il video. Sono esentati dall'obbligo di uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini:omissis..... g) i passeggeri dei veicoli M2 ed M3 autorizzati al trasporto di passeggeri in piedi ed adibiti al trasporto locale e che circolano in zona urbana ... ”.

Da tale quadro normativo emerge che il codice della strada impone l'utilizzo delle cintura di sicurezza in ogni situazione, escludendola solo nel "trasporto di passeggeri in piedi ed adibiti al trasporto locale e che circolano in zona urbana". Di conseguenza, l'ordinamento obbliga il conducente e i passeggeri di allacciare la cintura di sicurezza in autostrada e, poiché risulta impossibile allacciare tali dispositivi se si è in piedi, appare evidente che sia vietato trasportare passeggeri in piedi sugli autobus nei tratti autostradali. In sostanza l'ordine di servizio n. 6/2017 e la direttiva 44/2017 si pongono in contrasto con gli articoli del codice della strada citati.

Trattandosi di una normativa primaria imperativa, ne deriva la illegittimità sia dell'ordine di servizio che della direttiva. Sul punto si ritengono condivisibili le argomentazioni spese dalla sentenza del Tribunale di Milano n. 709 del 4/6/2020 che ha dichiarato la illegittimità di un'identica sanzione disciplinare proprio prendendo le mosse dal disposto contenuto nell'art. 172 cds. Si riporta la parte più rilevante della motivazione della sentenza:” Ritenuto, infatti, che da tale ultima norma (art. 172, co. 8, lett. g) non possa che desumersi che i passeggeri

di veicoli M2 ed M3, quale l'autobus su cui operava il ricorrente nel caso de quo (classificato, in particolare, nella categoria M3 – cfr. doc. n. 5 di parte ricorrente), debbano obbligatoriamente utilizzare la cintura di sicurezza quando tali veicoli non circolano in zona urbana e percorrono invece tratti interurbani, quali sono certamente i tratti autostradali, con la conseguente impossibilità di trasportare in tali casi passeggeri in piedi – pur se a ciò, in linea di principio, autorizzati dalla propria carta di circolazione –, poiché questi naturalmente non potrebbero fare uso dell'obbligatoria cintura di sicurezza; ritenuto peraltro che il suddetto convincimento non possa essere incrinato dal fatto che gli autobus impiegati dalla resistente siano assicurati per il trasporto dei passeggeri consentiti e previsti dalla carta di circolazione (ivi compresi i passeggeri in piedi trasportati su qualsiasi tipo di viabilità), dal momento che l'assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione di veicoli è in ogni caso obbligatoria per tutti i veicoli a motore ai fini della circolazione su strade di uso pubblico ed aree equiparate (art. 1 D.lgs. n. 209/2005) e non può perciò valere da sé a consentire all'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale territorialmente competente e alla società resistente di derogare a norme di legge, pur sempre poste nel primario interesse alla prevenzione di lesioni all'incolumità fisica dei passeggeri; rilevato che l'esecuzione di un ordine illegittimo impartito dal superiore gerarchico non varrebbe a scriminare la condotta del conducente, non trovando applicazione nel rapporto di lavoro privato l'art. 51 c.p. in assenza di un potere di supremazia, inteso in senso pubblicistico, del superiore gerarchico riconosciuto per legge (cfr. Cass sent.n. 23600/2018); ritenuta pertanto l'illegittimità dell'Ordine di servizio di MOVIBUS S.R.L. n. 06/2017 del 22/12/2017 (a nulla rilevando per la decisione del caso di specie la presupposta direttiva n. 44/2017 del 22/11/2017 dell'Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia né tanto meno la nota della Prefettura 9 contestazione, in quanto fondati sul presupposto dell'esigibilità della condotta richiesta al ricorrente...)

Le argomentazioni delineate comportano la illegittimità della sanzione disciplinare irrogata al ricorrente. Infatti, il lavoratore ha agito nel rispetto della normativa, laddove l'ordine di servizio si presenta illegittimo.

Peraltro va osservato che il lavoratore, ai sensi dell'art. 73 ccnl "è responsabile dell'autoveicolo che riceve in consegna ed è tenuto ad osservare tutte le norme di legge ed i regolamenti per la circolazione". Pertanto il ricorrente non solo era tenuto a rispettare la normativa e a non trasportare passeggeri in piedi in autostrada, ma se lo avesse fatto sarebbe andato incontro sia alla sanzione amministrativa, ma anche alla richiesta di

risarcimento danni da parte di terzi eventualmente danneggiati con la configurabilità di una responsabilità penale.

Nell'ambito di un rapporto di lavoro subordinato non vi è un assoggettamento assoluto della persona del lavoratore a tal punto che lo stesso debba meramente seguire degli ordini, né un'assoluta deresponsabilizzazione del lavoratore. In ragione delle mansioni espletate, delle disposizioni della legge, della contrattazione collettiva e del contratto individuale, si può ben affermare che il lavoratore sia portatore di specifici obblighi nei confronti del datore di lavoro e nei confronti dei terzi. Infatti, ai sensi dell'art. 1374 c.c. " il contratto (compreso il contratto di lavoro) obbliga le parti non solo a quanto è nel medesimo espresso, ma anche a tutte le conseguenze che ne derivano secondo la legge, o, in mancanza, secondo gli usi e l'equità". Ne consegue che il potere direttivo e sanzionatorio del datore di lavoro va temperato con i diritti del lavoratore, con le sue prerogative e anche con le responsabilità personali dello stesso.

Sulla base di tali considerazioni la giurisprudenza di legittimità ha precisato che non sussiste una presunzione di legittimità dei provvedimenti aziendali (si veda ad esempio Cass. 24 luglio 2017 n. 18178) e che, inoltre, il lavoratore che adempia un ordine illegittimo può incorrere in una sanzione disciplinare (Cass. 23600/2018).

Tale ricostruzione non può essere smentita dalla comunicazione della Prefettura, sollecitata dalla organizzazione sindacale USB cui aderisce il ricorrente. Tale comunicazione riteneva che la direttiva n. 44 del 22/11/17 "emanata dall'agenzia senza derogare ad alcuna norma del codice della strada, consente, in un contesto di progressiva riduzione dei servizi erogate per esigenze di bilancio, di garantire la mobilità dei cittadini, diritto costituzionalmente tutelato". Orbene tale comunicazione non assume la natura di provvedimento amministrativo, in quanto non produce degli effetti, ma contiene una opinione della Prefettura ad una sollecitazione dell'organizzazione sindacale cui aderisce il lavoratore. Peraltro la nota della prefettura consente di individuare il problema, ovvero sia la "progressiva riduzione dei servizi erogate per esigenze di bilancio". E' evidente che le esigenze di bilancio devono cedere rispetto al superiore bene della salute e della vita dei cittadini. Sarebbe quindi opportuno aumentare il servizio per garantire il diritto alla mobilità e quello alla salute.

La società resistente, inoltre, ritiene che l'autorizzazione dirigenziale n°44/2017 del 22.11.2017 del Direttore dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale sarebbe idonea a derogare la norma imperativa contenuta nell'art. 172 comma 8 lett. g cds. La convenuta

ancora la sua tesi all'art. 117 Cost. poiché il trasporto pubblico locale non risulterebbe tra le materie devolute alla competenza esclusiva statale. . Tale tesi è infondata.

La tematica in esame non riguarda il trasporto pubblico locale, ma attiene all' "ordine pubblico e sicurezza" ovvero all' "ordinamento civile" di spettanza esclusiva dello Stato. Peraltro occorre ricordare che l'art. 117 Cost. regola il riparto della potestà legislativa tra le Regioni e lo Stato. Sul punto non è intervenuta alcuna legge della Regione Lombardia. Anche la Legge Regionale 6/2012 non tratta la materia dell'obbligo di utilizzo delle cinture di sicurezza.

Per tali ragioni la sanzione irrogata al ricorrente di due giorni di sospensione è illegittima con la conseguenza che la società resistente è tenuta a restituire al ricorrente l'importo di Euro 141,10 oggetto di trattenuta, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria.

Le spese di lite, liquidate come in dispositivo, seguono la soccombenza di parte resistente.

P.Q.M.

Il Giudice, Luigi Pazienza, definitivamente pronunciando sulle domande proposte da PASTORE ALDO con ricorso depositato il 26.10.2020 nei confronti della "MOVIBUS s.r.l.", così provvede:

1) in accoglimento delle domande, dichiara la illegittimità della sanzione disciplinare irrogata al ricorrente e, per l'effetto, condanna la società resistente alla restituzione in favore del lavoratore della somma di Euro 141,10, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dal dovuto al soddisfo;

2) condanna la resistente al pagamento in favore del ricorrente delle spese di lite, che liquida in complessivi Euro 650,00, oltre IVA, CPA e rimborso delle spese generali nella misura del 15%.

Si comunichi alle parti

Milano, 28.04.2021

Il Giudice

(Luigi Pazienza)

