

**TRIBUNALE DI LECCE**  
**REPUBBLICA ITALIANA**  
**IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

Il Giudice del Lavoro, dr.ssa Silvana Botrugno, ha pronunciato la seguente  
**SENTENZA**

nella controversia in materia di lavoro iscritta al n. 5643/07 R.G., promossa  
**DA**

**RAONE ANTONIO POMPILIO**, rapp.to e difeso dagli avv.ti Salvatore Arnesano e Martina Cutazzo, giusta procura a margine del ricorso -  
 ricorrente -

**CONTRO**

**FERROVIE DEL SUD EST E SERVIZI AUTOMOBILISTICI S.R.L.**, in persona dell'Amministratore unico e legale rappresentante, succeduta ex lege alla **GESTIONE COMMISSARIALE GOVERNATIVA PER LE FERROVIE DEL SUD EST**, rappresentata e difesa dagli avv.ti Luciano Ancora, Giovanni Portaluri e Angelo R. Schiano, giusta procura generale alle liti del 6.12.2001 - convenuta -

**OGGETTO:** pagamento indennità di trasferta.

**SVOLGIMENTO DEL PROCESSO**

Con ricorso depositato in cancelleria il 16.4.2007, il ricorrente in epigrafe esponeva di aver lavorato, senza soluzione di continuità, dalla sua assunzione del 1.3.1971, alle dipendenze della Gestione Commissariale Governativa Ferrovie del sud est e, dal 1.1.2001 fino al suo pensionamento del 1.10.2006, alle dipendenze della Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l., assegnato al Servizio Armamento Corpo Stradale, con residenza di servizio, indicata nella lettera di assunzione, corrispondente ad una certa tratta chilometrica, con obbligo di presentarsi ad inizio servizio presso una delle stazioni comprese nella tratta e indicata tempestivamente dal superiore gerarchico.

Dal mese di febbraio 1999, senza preavviso alcuno, gli era stato ordinato di presentarsi presso una stazione predefinita e indicata quale "punto di raccolta" permanente, senza più alcun riferimento alla residenza di servizio, costituita da una tratta della linea ferroviaria estesa non più di 16,50 KM, fino ad allora assegnata, per prassi consolidata dell'azienda, al ricorrente.

Dalla data di assunzione al gennaio 1999 l'art. 20/A del CCN degli autoferrotrenvieri (T.U. 23.7.1976, n. 558) era stato attuato con le seguenti modalità: la Gestione Commissariale riconosceva la maggiorazione a titolo di indennità di trasferta sulla base delle risultanze di un duplice documento: il Mod. A.C.2 nel quale il Coordinatore di Tronco indicava, alla fine di ogni giornata lavorativa, il nominativo di ogni agente, la durata in ore, la linea nonché la località o il tratto di linea presso cui la prestazione era stata effettuata; il Mod. Rip. 2/3, redatto e approvato con cadenze mensili, in cui il Capo Impianto o il Capo Servizio avevano l'obbligo di specificare sia l'orario normale del servizio, sia, in occasione di prestazioni fornite in regime di straordinario o di missione, la distinta delle relative ore, precisando la località ed il motivo dello straordinario e, nel riquadro "Indennità di Missione", il numero e l'ora del treno di partenza dalla stazione ricadente nella tratta che costituiva la residenza di servizio nonché il numero e l'ora del treno di ritorno nella stazione medesima, utilizzati dall'agente per raggiungere la località presso cui effettuare la sua prestazione.

Dal febbraio 1999, essendo venuta meno la residenza di servizio costituita dalla tratta, la datrice di lavoro non aveva più corrisposto l'indennità di trasferta. Ciò era accaduto perchè il 9.2.1998 una delegazione della Gestione Commissariale, priva di rappresentanza aziendale, e le OO.SS. CGIL, CISL, UIL e CISAL avevano sottoscritto un verbale di riunione, con cui era stato stabilito che la residenza di servizio coincidesse con il tronco di assegnazione, con eliminazione delle tratte. Il 21.1.1999, con altro verbale di accordo, erano stati individuati i tronchi per il personale del servizio armamento corpo stradale.

Tanto premesso, il ricorrente affermava che ciò era in contrasto con la riferita prassi aziendale, la cui natura di uso negoziale (e non già normativo) doveva portare a ritenere integrato, ai sensi dell'art. 1340 c.c., il contenuto del contratto individuale e non già di quello collettivo, insuscettibile di essere modificato in senso peggiorativo da pattuglie collettive nazionali e/o aziendali e ancora meno da atti unilaterali del datore di lavoro. I due accordi si ponevano in conflitto anche con la contrattazione collettiva perchè il tronco era comprensivo di più tratte.

Lamentava anche che la individuazione dei tronchi e la coincidenza con uno di essi della residenza di servizio non erano state comunicate con ordine di servizio ai dipendenti in ossequio a quanto disposto dall'art. 1, All. A del R.D. 8.1.1931 n. 148 e deduceva che i diritti acquisiti non potevano essere intaccati.

Riportava il contenuto della sentenza n. 611/03 della Corte di Appello di Lecce - Sezione Lavoro che aveva accertato il diritto dei lavoratori del Servizio Manutenzione Impianti Elettrici alla indennità di trasferta.

Concludeva domandando la condanna della datrice di lavoro al pagamento delle suddetta indennità nella misura indicata in ricorso, oltre accessori e spese legali.

Il Giudice fissava l'udienza di discussione.

Si costituiva la Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici S.r.l., in persona del legale rappresentante, e domandava il rigetto del ricorso osservando che non c'era alcuna prassi aziendale riguardante la delimitazione delle residenze di servizio. Specificava che già nel 1976 venivano siglati contratti collettivi nazionali che fissavano una diversa organizzazione del lavoro. Nel 1992 la Gestione Commissariale aveva ritenuto di porre sul piano della trattativa con le parti sociali la necessità di rivedere la nozione di residenza di servizio.

Anche gli accordi citati dal ricorrente, lungi dall'eliminare l'indennità di trasferta, avevano solo modificato uno degli elementi rilevanti al fine della sua determinazione. Nè era ravvisabile alcun contrasto con l'art. 20/A CCN Autoferrotranvieri in quanto la norma stabiliva che la residenza di servizio costituisce una località che può quindi abbracciare un ambito territoriale comprendente più località come è appunto per la tratta. Precisava che, con l'accordo sindacale del 9.6.1998, erano state concordate nuove indennità e cioè l'indennità giornaliera, l'indennità aggiuntiva e il ticket pasto, corrisposte con continuità per la sola presenza in servizio. Eccepiva il difetto di giurisdizione, trattandosi di rapporto di pubblico impiego e l'intervenuta prescrizione quinquennale.

All'udienza odierna, previo deposito di note autorizzate dopo la discussione, il Giudice ha deciso la causa come da separato dispositivo.

#### **MOTIVI DELLA DECISIONE**



Nel presente giudizio viene in rilievo un rapporto di lavoro qualificabile, fino al 31.12.2000, come di pubblico impiego, in ragione del ruolo della Gestione Commissariale Governativa, che ha assunto la gestione di tutti i servizi e rapporti giuridici attivi e passivi prima facenti capo alla concessionaria Ferrovie del Sud Est S.p.A.

Secondo il costante indirizzo espresso dalla Corte di Cassazione a Sezioni Unite (Cass. n.3253/71, 3250/73, 3651/78, 1018/80, 13167/91), il sopravvenire di una gestione commissariale governativa implica l'instaurazione di rapporti di diritto pubblico tra il Ministero dei Trasporti e il personale già inquadrato nell'organico dell'impresa privata concessionaria di un servizio ferroviario.

La natura del rapporto di lavoro degli addetti alle Ferrovie del Sud Est ha conosciuto alterne vicende. Inizialmente tale esercizio ferroviario è stato affidato in concessione dallo Stato alla Società anonima Italiana per le Ferrovie del Sud Est, ai sensi del r.d. 9.5.1912 n. 1447 sulle ferrovie concesse all'industria privata, con convenzione del 14.10.1931, approvata con r.d.l. 22.19.1931 n. 1480, convertito in legge 25.4.1932 n. 459, talchè il rapporto di lavoro con il personale dipendente era considerato come disciplinato dal regolamento annesso al r.d. 8.1.1931, n. 158. La natura giuridica del rapporto, originariamente di diritto privato, seppure con le connotazioni peculiari derivanti dall'applicazione del citato r.d. n. 148/1931, è rimasta invariata anche nel dopo guerra.

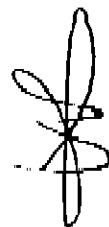
Nell'ambito degli interventi previsti dall'art. 8 della legge 22.1.1984 n. 887, con decreto del Ministro dei Trasporti del 20.9.1985 n. 976, viene disposto il riscatto, con indennizzo, della concessione assentita alla società Ferrovie dello Stato e, dal 1.1.1986, la gestione dell'azienda ferroviaria in concessione è trasferita al Ministero dei Trasporti nella forma della gestione commissariale governativa così facendo assumere ai rapporti di lavoro con gli addetti natura pubblica.

Per effetto della L. 662/96 si è avuto il passaggio della gestione dell'azienda ferroviaria Sud Est dalla Gestione Commissariale alle Ferrovie S.p.A., ma non è venuta meno l'attività di direzione propria del Ministero dei Trasporti e la riferibilità ad esso dell'attività medesima, come emerge chiaramente dalle previsioni contenute nei commi 5 e 7 dell'art. 2 della stessa legge, negli art. 3 e 7 del Decreto 30-12-1996 - 91 T - del Ministro dei Trasporti e della Navigazione e dal foglio disposizioni n. 2/98 del Direttore Generale del Ministero dei Trasporti.

Il D.P.C.M. 16.11.2000 ha disposto il trasferimento dal Ministero alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti i servizi esercitati dalla Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie del Sud-Est, richiamando l'accordo di Programma stipulato tra il Ministero e la Regione Puglia il 23.3.2000.

All'art. 3, il D.P.C.M. citato prevede espressamente che "Restano in capo allo Stato gli oneri relativi alle liti pendenti alla data di trasferimento delle funzioni", mentre l'accordo del 23.3.2000, all'art. 5, sancisce che "Resta inoltre a carico dello Stato il saldo delle situazioni debitorie e creditorie risultanti dallo Stato Patrimoniale alla data di cessazione dell'attività, nonché le passività di particolare rilevanza non definite alla data del subentro, per le quali esiste una vertenza in corso...".

In virtù di quanto disposto dall'art. 68 del d. legisl. n. 29/1993, come sostituito dall'art. 29 del d. legisl. n. 80/1998: "Sono devolute al giudice ordinario, in funzione di giudice del lavoro, tutte le controversie relative ai rapporti di lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1 comma 2 (...), comprese le controversie concernanti l'assunzione al lavoro e le indennità di fine rapporto, comunque denominate e corrisposte, ancorchè vengano in questione atti amministrativi presupposti".



Trattandosi di rapporto di pubblico impiego ancora in corso alla data del 1.7.1998 e costituendo oggetto del presente giudizio la domanda di differenze retributive maturate dal febbraio 1999, la questione rientra indubbiamente fra quelle di competenza dell'A.G.O. (art. 45 co. 17 d. legisl. n. 80/1998 come sostituito dall'art. 69, comma 7, del D. Legisl. n. 165/2001).

Peraltro, l'attività di servizio di trasporto pubblico, dall'1.1.2001, risulta esercitata dalla Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l.: a giudizio dello scrivente si è verificata un'ipotesi di trasferimento d'azienda, con il trasferimento ex lege dei rapporti attivi e passivi della Gestione Commissariale, a cui è applicabile il disposto del co. 1 dell'art. 111 c.p.c.. Il termine di prescrizione quinquennale è stato interrotto con atto pervenuto alla convenuta il 15.3.2004 e, in seguito, dalla notifica del ricorso introduttivo del presente giudizio: sono pertanto fatti salvi gli eventuali crediti maturati dal 15.3.1999.

Nel merito, il ricorso è infondato e va rigettato.

L'indennità di trasferta è prevista e disciplinata dall'art. 20/A del CCN degli Autoferrotranvieri e dei lavoratori delle autolinee private del 23.7.1976 nei seguenti termini: "1) Ogni agente che, per ordine ricevuto per ragioni di servizio debitamente riconosciute, deve recarsi fuori dalla residenza assegnatagli, ha diritto a una indennità di trasferta che si compone di diaria e di pernottazione.

2) Per residenza di servizio si intende la località in cui ha sede l'ufficio, la stazione, il deposito, la rimessa, l'impianto, l'officina, la tratta, ecc..., a cui l'agente appartiene.

La specificazione degli elementi sopra indicati è stabilita aziendaliamente tenendo presente le particolari condizioni tecniche degli impianti.

3) La indennità di diaria è corrisposta come segue..."

La disposizione prosegue con la descrizione dei criteri e dei parametri ai fini della determinazione del diritto all'indennità di trasferta ed alla sua misura e sono i medesimi criteri descritti in ricorso per spiegare come l'Azienda ha attuato, sino al gennaio 1999, l'art. 20/A.

Il ricorrente lamenta il fatto che essendogli stata assegnata, quale residenza di servizio, in luogo della tratta (estensione della linea ferroviaria non superiore ai 16,50 KM), un tronco (estensione della linea ferroviaria più ampia della tratta e comprensiva anche di più tratte) la norma contrattuale sarebbe stata disattesa e, vieppiù, sarebbe stata disattesa una prassi aziendale che ormai costituiva parte integrante del contratto individuale di lavoro.

A giudizio dello scrivente, invece, non può parlarsi di prassi aziendale ma della specificazione che, a livello aziendale, ha avuto, per un certo lasso di tempo, la nozione di residenza di servizio prevista solo in termini generali dal contratto nazionale ("la località in cui ha sede l'ufficio, la stazione, il deposito, la rimessa, l'impianto, l'officina, la tratta, ecc...").

Giova infatti considerare che per effetto del comma 2 dell'art. 1 della legge 12.7.1980 n. 270, che ha delegificato la materia del rapporto di lavoro dei dipendenti delle aziende autoferrotranviarie, solo la contrattazione collettiva nazionale può derogare alle disposizioni contenute nel regolamento all. A al r.d. 8.1.1931 n. 148 e alle successive leggi modificative, sostitutive e aggiuntive dello stesso. Di conseguenza la contrattazione collettiva aziendale non può derogare, neppure in melius,



alle prescrizioni di cui alla contrattazione collettiva nazionale che da quest'ultima siano state previste, implicitamente o esplicitamente, come non derogabili (Cass., sez. lav., 9.8.2002, n. 12116; 26.11.1999, n. 13212). I criteri di individuazione della residenza di servizio non rientrano tra le materie inderogabilmente attribuite alla contrattazione collettiva nazionale (la materia non rientra, infatti, tra quelle disciplinate dall'all. A al r.d. 8.1.1931 n. 148), posto che proprio il citato art. 20/A del CCN Autoferrotranvieri 23.7.1976 stabilisce che: "2) Per residenza di servizio si intende la località in cui ha sede l'ufficio, la stazione, il deposito, la rimessa, l'impianto, l'officina, la tratta, ecc..., a cui l'agente appartiene. La specificazione degli elementi sopra indicati è stabilita aziendaliamente tenendo presente le particolari condizioni tecniche degli impianti."

Legittimamente l'Azienda ha pertanto posto sul piano della trattativa con le parti sociali la necessità di rivedere la nozione di residenza di servizio e di stabilire i nuovi criteri per la sua individuazione. Con riferimento al personale del Servizio Armamento e Corpo Stradale, con l'accordo del 9.2.1998 si è stabilito che: "La residenza di servizio del personale coincide con il tronco di assegnazione, eliminandosi le attuali tratte" e, con il successivo accordo del 10.2.1998, riguardante il personale del Servizio Impianti Elettrici, in luogo dell'officina o stazione, è stata individuata, quale residenza di servizio, la "zona" ("La residenza di servizio del Capo Tecnico coincide con l'insieme delle località ricadenti nelle Zone costituenti l'Unità cui è preposto; la residenza di servizio del Capo Operai e degli Operai costituenti la squadra coincide con la Zona di assegnazione"). Con altri accordi del 9.2.1998, relativi al personale del Servizio Armamento Opere Civili, è stato previsto che "La residenza di servizio del personale coincide con il Settore di assegnazione, eliminandosi le attuali residenze"; Con i successivi accordi del 20 e 21 gennaio 1999 sono stati individuati geograficamente, rispettivamente, 1) le 12 zone del personale del Servizio Impianti Elettrici delle Sezioni di Bari e Lecce; 2) i tronchi (in numero di quattro per la Sezione di Bari e di sette per la Sezione di Lecce) e i punti di raccolta per il personale del Servizio Armamento e Corpo Stradale; 3) i quattro Settori (in numero di due per la Sezione di Bari e due per la Sezione di Lecce) per il personale del Servizio Armamento Opere Civili.

La nuova individuazione delle residenze di servizio appare conforme a quanto già deciso in materia della Suprema Corte, secondo cui: "non viola i criteri legali di ermeneutica contrattuale l'interpretazione dell'art. 20 (a cui rinvia l'art. 21 ai fini della determinazione del diritto all'indennità di diaria) del CCNL degli autoferrotranvieri (...) in base alla quale deve considerarsi residenza (di lavoro) del dipendente non già la sede dell'intera struttura aziendale o l'intero territorio a cui si riferisce la concessione del servizio, ma la località geografica o amministrativa in cui ha sede l'ufficio, o la stazione o le altre articolazioni considerate dal citato art. 20 cui il lavoratore appartiene secondo la propria qualifica e le proprie mansioni" (Cass., n. 1166/1995, n. 5759/1994, n. 9775/1992, richiamate da Cass., n. 9548/2003 e n. 15122/2004).

Il fatto che la nuova individuazione delle residenze di servizio possa aver comportato per il ricorrente un trattamento economico peggiore rispetto al precedente non può essere motivo di doglianza perché derivante

dall'applicazione del contratto collettivo che regola il suo rapporto di lavoro.

Ai sensi dell'art. 1 dell'All. A al R.D. 8.1.1931, n. 148 devono essere portati a conoscenza dei dipendenti con ordini di servizio tutti i provvedimenti riguardanti le materie rilevanti nella regolamentazione dei rapporti di lavoro e devono essere comunicati per iscritto al lavoratore i provvedimenti che lo riguardano personalmente. Tale disposizione riguarda però i provvedimenti adottati dal datore di lavoro nell'ambito del suo potere di iniziativa e non può essere invocata per far dipendere dall'assolvimento degli oneri di comunicazione in essa indicati l'efficacia di accordi aziendali.

Per completezza si osserva che la Cassazione, sezione lavoro, con sentenza n. 11017 del 10.1.2007, prodotta in atti, ha annullato con rinvio la sentenza n. 811/03 della Sezione Lavoro della Corte di Appello di Lecce per omessa individuazione delle ragioni di nullità dell'accordo sindacale del 10.2.1998 e per contraddittorietà del ragionamento.

Ne consegue il rigetto del ricorso.

Si ritiene equo compensare le spese del giudizio in considerazione del diverso orientamento espresso sulla questione dalla Corte di Appello di Lecce - Sezione Lavoro e da altro giudice della Sezione Lavoro di questo Tribunale.

**P. Q. M.  
IL GIUDICE DEL LAVORO**

Definitivamente pronunciando, ogni contraria istanza, eccezione e difesa disattesa;

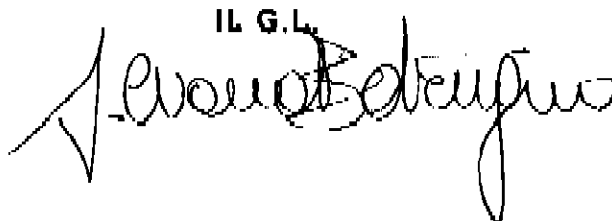
- 1) rigetta il ricorso;
- 2) compensa tra le parti le spese processuali.

Lecce, il 28.1.2009

IL CANCELLIERE C/2  
(D.S. Car. Viti LISI)



IL G.L.



DEPOSITATO IN CANCELLERIA OGGI

28 GEN 2009

IL CANCELLIERE  
IL CANCELLIERE C/2  
(D.S. Car. Viti LISI)