

TRIBUNALE DI MODENA
sezione per le controversie di lavoro

Il giudice

letto il ricorso ex art. 700 c.p.c. depositato in data 21/5/2014 da Clark Steven David col quale si chiede sia ordinato a Ferrari s.p.a. di riassegnare al ricorrente le mansioni di Chief Race Engineer o mansioni ad esse equivalenti ai sensi dell'art. 2103 c.c. con vittoria di spese;

sentite le parti;

a scioglimento della riserva di cui al verbale dell'udienza del 9/9/2014;

O S S E R V A

Clark Steven David riferisce di essere stato assunto dalla Ferrari s.p.a. con contratto del 28/7/2011, di cui era prevista la decorrenza dal 2/1/2012, dopo che la casa automobilistica l'aveva di sua iniziativa contattato per la sua pluriennale esperienza nell'ambito del settore Formula Uno con attività espletata in favore delle più importanti case automobilistiche coinvolte nelle competizioni sportive del detto settore, quale ingegnere di pista prima e responsabile di pista poi.

Afferma che il contratto sottoscritto prevedeva un patto di stabilità unilaterale a suo carico con rinuncia alla facoltà di dimettersi a fronte della corresponsione di un importo pari ad €420.000 e con prevista penale di €1.500.000 in ipotesi di violazione del patto, proprio a dimostrazione del rilevante interesse della Ferrari alla sua prestazione professionale per l'alto grado di competenza ed esperienza maturata.

Riferisce poi di avere effettivamente svolto a far tempo dal gennaio 2012 il ruolo di Responsabile dell'Ingegneria di Pista di Ferrari Gestione Sportiva riportando direttamente a Pat Fry con assunzione di dirigenza e coordinamento di un team, di avere presenziato a tutte le gare di formula uno rivestendo nel Gran Premio di Spagna



2013, stante l'assenza per malattia di Pat Fry, il ruolo di unico responsabile delle tattiche al pit-wall.

Evidenzia che proprio all'inizio del 2014 erano poi state imposte alla FI nuove, stringenti regole da parte della FIA con conseguente necessità di introdurre sulle vetture nuove tecnologie mediante sostituzione del motore con una power unit e con evidente obsolescenza delle conoscenze in caso di mancato esercizio di funzioni connesse all'ingegneria di pista.

Afferma che, dopo solo informali anticipazioni, aveva ricevuto un'e-mail da parte di Pat Fry inviata a tutta la Gestione Sportiva che annunciava la intenzione del predetto di assumere ad interim la funzione di Responsabile dell'ingegneria di pista e successivamente di essere stato destinatario di altra mail di Michele Ciavola, responsabile del personale della gestione sportiva Ferrari, nella quale si specificava che egli ricorrente avrebbe lavorato nel sottodipartimento Ferrari Coni come head of Performance Engineering.

Riferisce che in tale dipartimento Ferrari-CONI erano in essere in via esclusiva due residui progetti del contratto stipulato con CONI per i giochi olimpici invernali di Sochi del 2013-2014 relativi allo short track ed al kajak.

Asserisce che dal 12/2/2014 si era trasferito nel nuovo ufficio previa modifica dell'account e-mail, rimozione di tutti i files del computer e impedimento all'accesso al server della gestione sportiva.

Afferma di occuparsi nel nuovo ruolo di ricerche sui bob, disciplina sportiva neppure facente capo alla FIA, ma viceversa alla FIBT e di rimanere di fatto inoccupato per la maggior parte del tempo lavorativo previsto nell'orario delle 9.00 alle 18.00 e di essere chiamato a partecipare a riunioni settimanali tenute in lingua italiana a lui non nota, senza preve indicazioni.

Afferma pertanto di compiere mansioni evidentemente inadeguate alla sua professionalità ed a quelle in precedenza rivestite nell'ambito di un demansionamento subito fautore di grave pregiudizio dovuto alla impossibilità di esercizio della professionalità specifica maturata, alla perdita di ruolo nell'intero mondo della



Formula Uno secondo modalità tali da precludere le sue future possibilità di reimpiego.

Costituendosi in giudizio la Ferrari s.p.a afferma che il ruolo di ingegnere di pista è riferito alla gestione del "programma dei pezzi da provare" e della raccolta dati e dell'analisi dei dati che da essa scaturiscono, con estraneità alla strategia riservata al direttore tecnico con a supporto l'Ente strategie.

Asserisce che i dipendenti coordinati da Clark erano pari a 9 e che egli non si era mai occupato dello sviluppo del motopropulsore e dell'elettronica essendo viceversa incaricato di rendere possibile la miglior performance in pista del veicolo già progettato.

Riferisce che la collaborazione tra la Ferrari ed il Coni era finalizzata a trasferire le tecnologie complesse ed il know-how ingegneristico dell'esperienza Ferrari alle discipline olimpiche con progetti di natura tecnica relativi all'aerodinamica, veicolo e materiali e che il ricorrente era stato scelto per occuparsi del coordinamento di tutti i team di progetto impiegati nelle attività di analisi e sviluppo *performance* delle attrezzature e dei veicoli utilizzati nelle varie discipline Olimpiche.

Asserisce che l'organizzazione di nuovi progetti con CONI era ancora in corso di ridefinizione e che Clark era stato destinato, nelle more, al progetto relativo al bob ed a quello del kayak entrambe discipline con utilizzo di strumenti caratterizzati da un complesso sistema tecnico.

Asserisce che le modifiche da ultimo disposte dalla FIA non avevano assunto rilevanza diretta e specifica in relazione alle mansioni di ingegnere di pista svolte da Clark non destinatario di un ruolo implicante la progettazione della vettura.

Evidenzia come il ricorrente nell'anno precedente alla sua assunzione in Ferrari non rivestisse l'incarico di Chief Race Engineer di Mercedes, ma di consulente della predetta casa automobilistica del progetto Fota, come a seguito della assegnazione al reparto CONI Clark fosse sempre stata assegnatario di incarichi ed in particolare nei progetti di studio e sviluppo aventi ad oggetto il bob olimpionico.



Evidenzia come il ricorrente non abbia mai gestito autonomamente un budget di €1.700.000,00 poiché le attività gestionali spettavano al direttore tecnico ing. Fry e come la conversione del sito di posta elettronica dopo il suo trasferimento al dipartimento Ferrari-CONI era stato reso necessario a seguito della dismissione dell'incarico di pista per evitare che informazioni riservate potessero essere diffuse.

Eccepisce in diritto in via preliminare la nullità e/o inammissibilità del ricorso per mancata indicazione in sede cautelare delle domande da proporre in via ordinaria e comunque l'insussistenza del dedotto demansionamento e del periculum in mora.

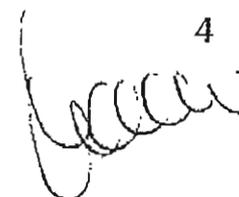
In particolare deduce come la funzione da ultimo assegnata sia caratterizzata da una posizione di responsabilità caratterizzata da compiti e mansioni di gestione dell'intero dipartimento CONI con riferimento a tutte le discipline olimpiche con studio ed individuazione di parametri specifici influenti sulla prestazione di tutti i mezzi di tutte le discipline di competenza del dipartimento CONI.

Conclude pertanto per la declaratoria di nullità della domanda e nel merito per il rigetto del ricorso.

Orbene procedendo all'esame della questione preliminare in rito sollevata dalla resistente afferente alla nullità del ricorso per mancata indicazione in sede cautelare della domande proponendo in via ordinaria deve essere rilevato come l'art. 669 octies comma 6 c.p.c., nella formulazione da ultimo introdotta, preveda per i provvedimenti d'urgenza emessi ai sensi dell'art. 700 c.p.c. ed agli altri provvedimenti idonei ad anticipare gli effetti della sentenza di merito la non necessità di instaurazione del giudizio di merito a seguito di ordinanza di accoglimento rimanendo esclusiva facoltà delle parti processuali dare corso al giudizio di merito che rimane pertanto, nella regolamentazione dell'istituto, del tutto eventuale. Ne consegue che non può essere ritenuto requisito a pena di nullità quello della esplicitazione le domande di merito di un giudizio di cui non è neppure obbligatoria l'introduzione.

La relativa eccezione deve essere pertanto disattesa.

Sulle eccezioni da ultimo sollevate all'udienza del 9/9/2014, quanto alla utilizzabilità dei documenti prodotti dalle parti a corredo delle note illustrative autorizzate, si ritiene

4


che, in assenza di preclusioni e data la natura sommaria del rito propria del procedimento cautelare azionato nel quale il giudice, omessa ogni formalità non essenziale al contraddittorio, provvede nel modo che ritiene più opportuno agli atti di istruzione indispensabili in relazione ai presupposti e ai fini del provvedimento richiesto (art. 669 sexies c.p.c.), essi possano ritenersi utilmente prodotti essendo peraltro assicurato il contraddittorio sul relativo contenuto nell'ambito della successiva udienza di discussione.

Quanto alla eccepta tardività del deposito delle note da parte della resistente deve rilevarsi che dal timbro apposto sulla memoria e sui relativi allegati emerge come essa sia stata depositata in cancelleria il 30/8/2014 e pertanto nei termini, non apparendo a tal fine dirimente la comunicazione di cancelleria esibita dal difensore del ricorrente che indica la diversa data dell'1/9/2014 laddove, stante l'intervenuto deposito cartaceo, la data indicata dal sistema telematico è quella dell'immissione del dato nel sistema stesso effettuata dal cancelliere il 1/9/2010. Né può dirsi coartato il diritto di difesa del ricorrente essendo l'avviso della cancelleria del deposito di note di controparte solo una comunicazione di cortesia non prescritta dal codice e ben potendo il ricorrente, ove intenzionato a visionare il contenuto delle note avversarie nell'immediatezza, accedere direttamente alla cancelleria per verificare la esistenza ed il contenuto del deposito cartaceo.

Nel merito com'è noto, lo ius variandi consiste, per definizione, nel potere di modifica da parte del datore di lavoro delle mansioni del lavoratore, con l'attribuzione di altre equivalenti. È sostanzialmente esercizio di un potere di diritto privato, espressione di uno dei contenuti del potere di direzione esercitato dal creditore della prestazione (Cass. 12 gennaio 2006, n. 425) finalizzato ad adattare alle mutevoli esigenze aziendali il contenuto della prestazione lavorativa.

L'art. 2103 c.c., che regola il potere del datore di modifica delle mansioni attribuite, prevede che il prestatore di lavoro debba essere adibito alle mansioni per le quali è stato assunto ovvero a quelle corrispondenti alla categoria superiore che abbia

5
Bacci

successivamente acquisita ovvero a mansioni equivalenti alle ultime effettivamente svolte, senza alcuna diminuzione della retribuzione.

Al fine di valutare la sussistenza di un corretto esercizio dello ius variandi da parte del datore, non basta appurare che le nuove mansioni siano incluse nel livello contrattuale nel quale il lavoratore è inquadrato, essendo anche necessario accertare, sulla base del contenuto, della natura e delle modalità di svolgimento delle stesse, la loro equivalenza a quelle precedentemente assegnate, intesa come corrispondenza alla specifica competenza tecnica del prestatore, così da salvaguardare il suo livello professionale, sia nell'ambito sociale che nel settore in cui opera.

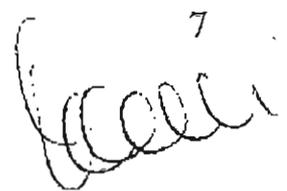
Nella valutazione deve farsi riferimento all'incidenza concreta della variazione attuata delle mansioni sul livello professionale raggiunto dal dipendente, sulla sua collocazione nell'ambito aziendale, ed, in particolare, con riferimento al dirigente anche la rilevanza del ruolo (Cass. 5 maggio 2004, n. 8589, M.G.), 2004); inoltre, due mansioni possono considerarsi equivalenti solo nel caso in cui risulti tutelato il patrimonio professionale del lavoratore, nel senso che la nuova collocazione gli consenta di utilizzare ed accrescere il patrimonio professionale acquisito in una prospettiva dinamica di valorizzazione della capacità di arricchimento del proprio bagaglio di conoscenze ed esperienze (Cass. 30 luglio 2004, n. 14666, L.G., 2005, 73; C. cost. 1 luglio 1992, n. 309).

In particolare secondo la giurisprudenza di legittimità *"In tema di demansionamento, il giudizio di equivalenza tra le nuove mansioni e quelle precedentemente affidate al lavoratore richiede la sussistenza di due condizioni: una verifica formale sulla ricomprestone in astratto delle nuove mansioni nella categoria di inquadramento del lavoratore, una verifica sostanziale sull'aderenza in concreto delle nuove mansioni alla specifica competenza del dipendente e sull'idoneità delle mansioni stesse a salvaguardare il livello professionale del medesimo (cosiddetto giudizio di equivalenza statica), nonché l'accrescimento professionale del lavoratore stesso (cosiddetto giudizio di equivalenza dinamica)"* (Cassazione civile, sez. lav., 08/10/2007, n. 21025). Infatti *"Vaie, anzitutto, premettere in linea generale che, sulla*

6
Giacchi

questione dell'assegnazione di mansioni diverse da quelle dell'assunzione, la equivalenza tra le nuove mansioni e quelle precedenti - che legittima lo jus variandi del datore di lavoro, a norma della disciplina legale in materia (art. 2103 c.c., come sostituito dalla L. 20 maggio 1970, n. 300, art. 13) - deve essere intesa non solo nel senso di pari valore professionale delle mansioni, considerate nella loro oggettività ma anche come attitudine delle nuove mansioni a consentire la piena utilizzazione del patrimonio professionale dal lavoratore acquisito nella progressiva fase del rapporto. In particolare questa Corte ha precisato che il giudizio di equivalenza tra le nuove mansioni e quelle precedentemente affidate al lavoratore richiede la sussistenza di due condizioni: una verifica formale sulla ricompressione in astratto delle nuove mansioni nella categoria di inquadramento del lavoratore, una verifica sostanziale sulla coerenza in concreto delle nuove mansioni alla specifica competenza del dipendente e sull'idoneità delle mansioni stesse a salvaguardare il livello professionale del medesimo (c.d. "giudizio di equivalenza statica"), nonché l'accrescimento professionale del lavoratore stesso (c.d. "giudizio di equivalenza dinamica") (Cass. n. 6326/2005). Sul piano probatorio - passando ora, nella dedotta questione, dall'indicazione di principio valevole in generale alla valutazione dello specifica censura proposta dalla ricorrente - l'indagine del Giudice del merito deve essere volta a verificare i contenuti concreti dei compiti precedenti e di quelli nuovi onde formulare il cennato giudizio di equivalenza tra le mansioni "precedenti" e le mansioni "nuove" da fondare in base alla normativa collettiva del settore ed alla organizzazione aziendale" (Cassazione civile, sez. lav., 08/10/2007, n. 21025).

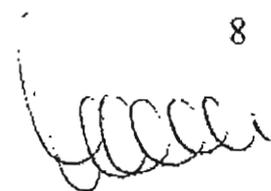
La Corte di Cassazione ha inoltre puntualizzato che il giudice deve valutare il complesso degli incarichi rivestiti per accertare se le nuove mansioni assegnate, pur non consentendo più l'utilizzo integrale del precedente corredo di esperienze - considerato anche che la crescita professionale può venire proprio dalla rotazione su più incarichi e servizi - comportino eguale responsabilità, analoga autonomia di poteri decisionali e un coinvolgimento nel processo produttivo sovrapponibile al precedente (Cassazione civile, sez. lav. 16/06/2009 n. 13941)

7


Quanto poi all'onere probatorio nella controversia avente a oggetto il demansionamento o la dequalificazione del lavoratore, si applica il principio generale in tema di prova dell'inadempimento delle obbligazioni secondo cui il creditore deve provare la fonte negoziale o legale del suo diritto limitandosi alla mera allegazione della circostanza dell'inadempimento della controparte, mentre il debitore convenuto è gravato dell'onere delle prova del fatto estintivo, ossia dell'avvenuto adempimento: ne consegue che, allorché il lavoratore alleggi una dequalificazione o un demansionamento o comunque un inesatto adempimento dell'obbligo del datore di lavoro ex art. 2103 c.c., è su quest'ultimo che incombe l'onere di provare l'esatto adempimento del suo obbligo o attraverso la prova della mancanza in concreto di una qualsiasi dequalificazione o demansionamento, ovvero mediante la prova che l'uno e l'altro siano stati giustificati dal legittimo esercizio dei poteri imprenditoriali o disciplinari o, comunque, da un'impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile. Lavoro *"Allorché da parte di un lavoratore sia allegata una dequalificazione o venga dedotto un demansionamento riconducibili ad un inesatto adempimento dell'obbligo gravante sul datore di lavoro ai sensi dell'art. 2103 c.c. è su quest'ultimo che incombe l'onere di provare l'esatto adempimento del suo obbligo, o attraverso la prova della mancanza in concreto di qualsiasi dequalificazione o demansionamento, ovvero attraverso la prova che l'uno o l'altro siano stati giustificati dal legittimo esercizio dei poteri imprenditoriali o disciplinari o, comunque, in base al principio generale risultante dall'art. 1218 c.c., da un'impossibilità della prestazione derivante da causa a lui non imputabile"* (Cassazione civile, sez. lav., 06/03/2006, n. 4766).

Orbene nel caso di specie risulta documentalmente come il ricorrente sia stato inquadrato nel contratto sottoscritto quale Impiegato 7° livello Impiegato Quadro del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per i dipendenti dell'Industria metalmeccanica privata.

Secondo le declaratorie del C.C.N.L. applicabile, prodotto dal ricorrente e non contestato dalla resistente, appartengono alla 7° categoria;

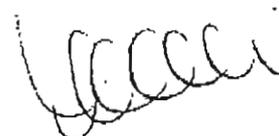


I lavoratori che, oltre alle caratteristiche indicate nella declaratoria della 6ª categoria ed a possedere notevole esperienza acquisita a seguito di prolungato esercizio delle funzioni, siano preposti all'attività di coordinamento di servizi, uffici, enti produttivi, fondamentali dell'azienda o che svolgono attività di alta specializzazione ed importanza ai fini dello sviluppo e della realizzazione degli obiettivi aziendali.

Lavoratori che, sulla base delle sole direttive generali, realizzano, nell'ambito del loro campo di attività, con la necessaria conoscenza dei settori correlati, studi di progettazione o di pianificazione operativa per il conseguimento degli obiettivi aziendali provvedendo alla loro impostazione e al loro sviluppo, realizzandone i relativi piani di lavoro, ricercando ove necessario sistemi e metodologie innovative e, se del caso, coordinando altri lavoratori. Ad esempio:

- progettista di complessi;
- specialista di sistemi di elaborazione dati;
- specialista di pianificazione aziendale;
- specialista finanziario;
- specialista amministrativo;
- ricercatore;
- specialista di approvvigionamenti.
- i lavoratori che svolgono con carattere di continuità, con un grado elevato di capacità gestionale, organizzativa, professionale, funzioni organizzativamente articolate di rilevante importanza e responsabilità, ai fini dello sviluppo e dell'attuazione degli obiettivi dell'impresa, per attività di alta specializzazione, di coordinamento e gestione, e/o ricerca e progettazione, in settori fondamentali dell'impresa, fornendo contributi qualificati per la definizione degli obiettivi dell'impresa: a questi lavoratori è attribuita la qualifica di "quadro" di cui alla legge 13 maggio 1985, n. 190, Agli stessi si applica quanto definito nella successiva lett. B).

Lavoratori che nell'ambito delle sole direttive strategiche previste per il settore di appartenenza, impostano, sviluppano e realizzano, con ampia autonomia e capacità



propositiva e approfondita conoscenza delle connessioni tra il proprio settore e quelli correlati, studi, progetti e piani per il raggiungimento degli obiettivi dell'impresa, fornendo un adeguato supporto alla soluzione dei problemi, pianificando interventi e controllandone i risultati, ottimizzando le risorse umane e/o tecniche e/o finanziarie loro affidate, ricercando e utilizzando se del caso, metodologie o sistemi innovativi, coordinando, ove necessario, una o più unità tecnico-produttive e/o di servizi, ovvero, lavoratori che, nell'ambito delle sole direttive strategiche previste per il settore di appartenenza, per l'elevato grado di specializzazione sono preposti alla ricerca e alla definizione di importanti studi di progettazione relativi al settore di appartenenza, verificando, anche attraverso il supporto delle competenti funzioni aziendali, la fattibilità, la validità tecnica e l'economicità delle alternative, garantendo l'appropriato supporto, attraverso tutti i necessari elementi di valutazione, sia in fase d'impostazione sia in quella di sperimentazione e realizzazione dei progetti stessi, nell'ambito di un coordinamento interfunzionale, controllandone la regolare esecuzione e rispondendo dei risultati.

Nel contratto stipulato tra le parti era poi previsto che Clark dovesse assumere la posizione e le funzioni di Responsabile Ingegneria di Pista "Chief Race Engineer" della Ferrari Gestione Sportiva. Era inoltre puntualizzato *"Resta inteso che la descrizione in oggetto ha carattere esemplificativo e non esaustivo e che pertanto Ferrari potrà legittimamente richiederLe di svolgere altre mansioni che siano compatibili"*.

Non risulta in contestazione tra le parti che poi egli dalla decorrenza del contratto 2/1/2012 e fino quantomeno al dicembre 2013 egli abbia poi effettivamente esercitato le mansioni di Responsabile Ingegneria di pista.

Quanto al concreto contenuto delle mansioni svolte con riferimento a tale incarico gli informatori si sono così espressi.

Michele Ciavola, capo del personale dell'area FI presso la Ferrari, ha confermato che l'ingegnere di pista è colui che gestisce il programma dei pezzi da provare (principalmente elementi aerodinamici) e che si occupa della raccolta dei dati e



dell'analisi dei risultati che da tali dati scaturiscono. Ha poi puntualizzato che
"L'ingegnere di pista si occupa di valutare il comportamento della vettura su pista e
di testare nuovi accorgimenti e nuove soluzioni oltre che di scegliere il pacchetto di
gura più opportuno. Ci sono ingegneri di pista in tutte le categorie di veicoli.

Al direttore tecnico riportano diversi reparti quali ingegneria di pista, dinamica del
veicolo, strategie, aerodinamica. L'ingegnere di pista compie scelte basate sul
comportamento dei componenti in vettura, mentre il direttore tecnico compie scelte a
livello generale che prendono in considerazione gli input che provengono dai singoli
reparti, uno di questi è l'ente strategie.

Il responsabile dell'ingegneria di pista è la persona che fa la sintesi di tutte le scelte
fatte riferite alle due vetture che poi comunica al direttore tecnico. Ha attività di
coordinamento degli ingegneri di pista. Nel reparto ingegneria di pista ci sono circa 9
addetti. Gli ingegneri di pista riportavano tutti a Clark.

Clark è stato coordinatore dell'Ingegneria di Pista dal 2/1/2012".

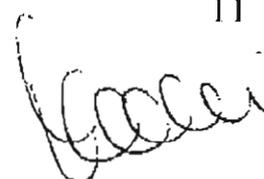
Ha inoltre asserito "Clark non si è occupato dello sviluppo del propulsore e
dell'elettronica.

Spagnolo era assistente all'ingegnere di pista Andrea Stella che a sua volta era
coordinato e riferiva a Clark. In particolare Spagnolo era assistente addetto ai dati
con compito di raccolta dati e di esame di essi. Non si occupava di progettazione di
motori.

Spagnolo si è occupato dell'attività di cui sopra dal gennaio 2013 all'estate 2013".

Ha poi confermato come il ricorrente, in qualità di ingegnere di pista, abbia sempre
svolto l'attività di coordinamento e di elaborazione dei dati sul comportamento della
vettura finalizzate a scegliere il miglior assetto della vettura e ad ottenere la
performance più elevata prescindere dalle specifiche caratteristiche tecniche del
veicolo il cui studio, realizzazione ed implementazione sono di altrui competenza.

Ha evidenziato che "Esiste un reparto di progettazione autoteleajo, progettazione
motore, aerodinamica, enti che fanno lo sviluppo, ente elettronica e kers che si
occupano di progettare la vettura. Ci sono 150 dipendenti in aerodinamica, 350

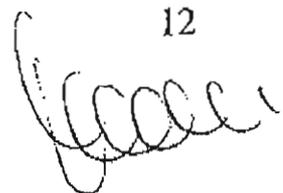


nell'ente motore ed altri 250 tra progettazione ed operazioni veicoli. Togninalli lavora in ingegneria di pista, si occupa di fare l'analisi della performance della vettura e riportava a Clark"

Ha confermato che il Responsabile ingegneria di Pista, all'interno della squadra, è incaricato della comunicazione tra l'Area Analisi e l'Area Operazioni di Pista ed ha chiarito che "Operazioni di pista è un reparto diverso dall'ingegneria di pista e comprende tutti i meccanici addetti all'assemblaggio e riparazioni, mentre l'area analisi in pista è solo l'ingegneria di pista, fuori pista ci sono altri addetti che si occupano delle analisi in altre aree della azienda e fanno supporto anche in pista".

Ha confermato che quando non è impegnato in pista il Responsabile di Ingegneria di Pista è il responsabile dell'analisi storica dei dati e della definizione del setup iniziale della vettura per la gara successiva puntualizzando che "Vi sono tre livelli : chi analizza i dati ovvero tutti gli addetti all'analisi dati, quelli che li interpretano e fanno le scelte relative alle due vetture in corsa ovvero gli ingegneri di pista, e quello che media queste scelte e dà il contributo al direttore tecnico che è il coordinatore degli ingegneri di pista. Le scelte più importanti dell'ingegnere di pista sono riferite al coordinatore di pista che a sua volta riferisce al direttore tecnico fornendo suggerimenti sulla risoluzione dei vari problemi. Pat Fry era fino a settembre 2013 capo di tutto ciò che ineriva le macchine da corsa".

Ha dichiarato inoltre "Il Responsabile Ingegneria di pista segue i lavori di pista per indicare ai meccanici cosa sia montato sulla vettura e se la macchina può o meno scendere in pista ad esempio in costanza di un danno, organizza i test, non ritengo che viceversa si occupi della conformità della strategie di pista ai regolamenti FIA poiché trovo incoerente accostare le strategie ai regolamenti, funge inoltre da interfaccia con il pilota e deve adeguare la vettura rispetto alle esigenze e preferenze del pilota. Durante l'attività di ingegnere di pista del Clark non mi sono mai recato alle gare direttamente, in precedenza peraltro per molti anni ed in diversi team ho presenziato alle gare. In questi anni peraltro ho ascoltato tramite remote garage le prove in pista rimanendo collegato via radio con tutti i componenti della squadra ed



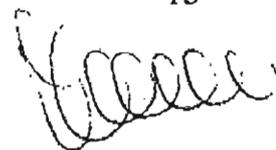
ascoltando le riunioni, le conversazioni e le discussioni tecniche relative ai dati della vettura ed ai commenti del pilota".

Ha chiarito infine *"Tutto il budget del ramo autotelaio è stato gestito da Pat Fry con quale ho spesso intrattenuto conversazioni sull'argomento".*

Patrick Fry, dipendente della Ferrari s.p.a con mansioni di Ingegnere responsabile di pista del settore corse e ruolo di dirigente e diretto sovraordinato del ricorrente all'epoca dello svolgimento dell'incarico di Responsabile Ingegneria di pista ha a sua volta riferito che *" Il ricorrente dirigeva e coordinava il team degli ingegneri di pista composto da otto persone, dava direttive agli ingegneri di pista durante le gare, coordinava gli ingegneri che si occupavano dei motori, cambi e ERS, era una delle persone che coordinava il dipartimento tecnico della Ferrari sulla affidabilità e la conformità alle regole tecniche della vettura. In Ferrari vi erano cinque persone che svolgevano tale attività con mansioni equivalenti, peraltro nel corso delle gare e dei test era Clark a coordinare tutte le risorse addette a questo settore. Clark con riferimento alle strategie di gara rispondeva direttamente a me così come altri. (...) All'inizio del 2013 il dipartimento comprendeva il settore di design office che si divideva in aerodinamica e disegno, strategia, simulazione, ingegneria di gara e operazioni di gara. (...) Clark era a capo della ingegneria di gara e coordinava otto persone. Le strategie di gara erano decise da me come responsabile personale della scelta, per una delle macchine decidevo io mentre per l'altra decideva Clark. Ciò avveniva in gara, se c'era un problema tra le due macchine ero io in definitiva a decidere".*

Ha confermato che il ricorrente nel ruolo di Responsabile dell'ingegneria di Pista gestiva un budget di euro 1.700.000,00, il c.d. centro di costo 7714 e riportava direttamente a lui che a sua volta riportava a Stefano Domenicali. Ha precisato che *"Non conosco peraltro l'ammontare del budget gestito dal ricorrente. Il budget non sono a conoscenza precisa a cosa fosse finalizzato forse a stampe o voli"*

Ha inoltre confermato che come responsabile dell'ingegneria di pista di Ferrari la giornata "tipo" del ricorrente, quando era ad un Gran Prix, iniziava alle 8 e terminava

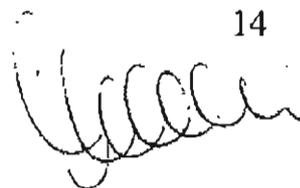


alle 22/22.30 ed era la seguente: arrivo alla pista (i.e. il circuito di gara) (8:00), prima riunione "generale" con piloti, ingegneri, managers: 30 persone in totale (9.00-10.00), gestione della prima "prova su pista" (10.00-11.30). Il ricorrente doveva assicurarsi che entrambe le vetture di F1 rispettassero e completassero il programma stabilito, aggiornare in via intercom Maranello, gestire i problemi di performance con gli ingegneri, lavorare al cd. "pit-wall" (muretto); riunione con gli ingegneri (la c.d. Chair Sessione Debrief) dalle 11.45 alle 12.30, riunione per analizzare gli "aerodynamic results" coordinamento degli ingegneri di pista con Maranello per decidere quali parti sostituire in vista della seconda prova (12.30 - 13.00); gestione della seconda prova su pista (13.00 - 14.30); dopo la riunione "generale" con piloti, ingegneri, e managers, fino alle ore 22.000 riunioni di un'ora circa con gli ingegneri di pista (e ingegneri della Pirelli per quanto atteneva ai pneumatici) su rispettivamente, sicurezza delle autovetture, analisi dei dati di performance, elaborazione delle strategie di gara e confronto con i team concorrenti, tutto sempre coordinandosi con Maranello, infine scaletta della gara di sabato con Fry, Stella e Smedley. Ha poi puntualizzato *"Quanto al penultimo punto della scaletta Clark dirigeva tutte le attività indicate"*.

Ha poi riferito che Clark con cadenza mensile partecipava al Comitato della Gestione Sportiva insieme a tutti i vertici (inclusi Stefano Domenicali e Pat Fry).

Con riferimento alle mansioni in concreto svolte dopo il trasferimento al sottodipartimento Ferrari CONI Gerald Bruzzoz, dipendente Ferrari con mansioni di responsabile operativo del progetto CONI-Ferrari ha confermato che al momento della sua audizione (9/7/2014) il dipartimento CONI stava lavorando solo su due progetti del precedente contratto ancora non completato ed afferenti lo short track ed il kajak puntualizzando che erano svolti adempimenti conclusivi relativi ad altre attività inerenti il bob e lo sci alpino.

Ha riferito *"Non assegno direttamente l'attività al ricorrente. Sono a conoscenza che ha collaborato con il progetto relativo al bob coordinandosi con il sig. Donzelli responsabile della attività bob. Ha prodotto due relazioni sul bob ed una relativa al*



kajak tutte pubblicate sul sito Intranet della Ferrari. In una era analizzato il regolamento del bob sulla base delle sue esperienze di formula uno per verificare le possibilità di miglioramento, in un'altra vi era una analisi più tecnica del funzionamento del bob (ad esempio scivolamento sul ghiaccio). Nella terza sul kajak il ricorrente rispondeva in ordine alla analisi della performance dell'atleta durante la pagaiata ed essa è stata redatta tramite una mail. Francesco Grandi responsabile della attività kajak ha esposto a Clark quanto in corso di esecuzione e gli ha chiesto un parere sulla base delle sue competenze. Clark non ha fatto valutazioni sul software, né lo ha sviluppato. Il software è stato sviluppato da una ditta esterna.

Clark non ha mai partecipato alle riunioni con gli addetti del CONI. Attualmente è in fase di redazione con il CONI un nuovo contratto quadriennale e gli incontri ineriscono proprio la definizione delle clausole contrattuali. E' già stato firmato un contratto quadro di 4 anni. In esso è previsto che annualmente siano individuati gli obiettivi ed attualmente si sta lavorando sul contratto di progetto annuale.

Viene mostrato al teste il doc. 15 di parte ricorrente. L'organigramma è stato redatto al momento dell'arrivo di Clark. Tutti gli addetti risultanti dall'organigramma riportano a Canizzo che è il responsabile del settore e capo gerarchico. Nessuno fra gli addetti riporta a Clark per quanto a mia conoscenza.

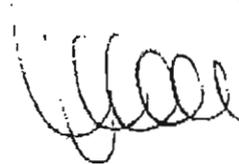
Io ho competenze trasversali a livello tecnico ed operativo. Clark ha parimenti un ruolo trasversale sulle performance ed engineering.

Non sono io a definire le attività di ognuno quindi non conosco in specifico gli obiettivi che sono stati assegnati al ricorrente.

Clark riporta direttamente a Canizzo come tutti gli addetti al settore CONI.

Ho accesso con il mio badge alla Area Divisione Gestione Sportiva. Sono a conoscenza che il ricorrente ha fatto richiesta di accesso alla Area Gestione Sportiva a Canizzo. Non sono a conoscenza se la facoltà di accesso gli sia stata poi consentita.

L'Area Divisione Gestione Sportiva contiene tutte le attività produttive inerenti alla gestione sportiva ed è recintata. Gli uffici del settore CONI sono posti all'esterno della detta area.



Sono state cancellate le prove già programmate per il kayak che dovevano essere tenute circa un mese fa a causa della rottura di un piede del responsabile della attività Kajak Grandi. Dette prove sono state riprogrammate per la data odierna. Clark doveva partecipare alla prova che è stata cancellata. Non mi pare che alla prova precedente relativa al kayak che si è tenuta a Milano Clark fosse stato invitato poiché era appena arrivato”.

Ferdinando Canizzo, dipendente Ferrari con mansioni di responsabile dell'ente trasmissione sistemi ibridi e dell'ente CONI rispetto alle mansioni da ultimo svolte dal ricorrente ha riferito *“Il ricorrente deve occuparsi del coordinamento dei team di progetto. Al momento del suo arrivo erano appena state concluse le olimpiadi invernali e pertanto era in corso l'attività di completamento delle ricerche per le discipline invernali. Attualmente dovrà darst corso alla nuova attività di ricerca per le olimpiadi di Rio. Il contratto con il CONI è stato rinnovato a maggio con durata quadriennale. Attualmente si è in fase di definizione dettagliata dei contenuti. Entro la fine del mese dovranno essere definiti i contenuti e le squadre di lavoro. Gli ultimi mesi sono stati caratterizzati da una fase riorganizzativa per cui gli obiettivi erano da ridefinire. C'ò è fisiologico dopo la fine di un evento sportivo. Il coordinamento non è di tipo gerarchico ma di attività.*

(...) Tutte le persone della squadra compreso Clark riportano a me. L'organigramma è stato redatto a marzo. Per ogni disciplina vi è un capo di progetto. Ho chiesto a Clark di occuparsi in via trasversale della analisi delle prestazioni delle diverse discipline come peraltro era stato richiesto dal CONI. Ogni disciplina ha un referente che riporta a me dal punto di vista gerarchico ma che deve coordinarsi anche a Clark per l'analisi delle performance.

Poiché l'arrivo del ricorrente è avvenuto a fine programmazione per le attività invernali la sua attività si è concretata in interventi solo per talune tra le discipline tra cui il bob.

I responsabili delle attività si riportano a Clark sotto un profilo funzionale e non gerarchico.



Durante gli incontri con il CONI era stata rilevata la mancanza di un coordinatore delle performance. L'analisi della attività e delle prestazioni per il bob ha evidenziato la necessità di lettura del contesto e decisione degli assetti da gara. Pertanto era stata richiesta dal CONI una analisi delle performance per tutte le discipline. In precedenza era stata fatta solo per il bob da Donzelli e Brusoz. Io in previsione del rinnovo contrattuale avevo manifestato tra le esigenze per il gruppo CONI la messa a disposizione di risorse competenti nella analisi delle performance. E' sta poi assegnata quale risorsa in più Clark quale persona competente nelle performance.

Clark ha dimostrato di avere capacità di lettura in maniera precisa dei regolamenti sportivi e di proposta di una analisi preliminare completa. (...)

Clark in questo momento è stato da me richiesto di preparare un incontro con un responsabile della società Argomedicals che si occupa di mobilità per paraplegici per la quale Ferrari dovrà occupare di fornire un supporto tecnico di ingegneria per la implementazione di un esoscheletro. La finalità è quella della riduzione dei costi, del peso e dell'ingombro.

Occorre relazionare sulla pianificazione, elenco attività, competenze dal punto di vista dei materiali e progettazione leggera".

Ha confermato che i telai dei "bob" moderni sono progettati al computer, con metodo di Analisi degli elementi finiti (FEA) in modo da prevedere la distribuzione delle sollecitazioni su ogni singolo elemento con l'obiettivo di ridurre al minimo il peso e mantenere le condizioni di sicurezza. Ha precisato che "Alcune nazionali quali Germania e Stati Uniti hanno iniziato a lavorare in maniera scientifica sia sulla parte della progettazione sia sulla parte dell'atrito".

Ha confermato che il ricorrente presso la divisione CONI si è principalmente occupato della "bobsleigh fundamental analysis" e della "analysis of the effect of varying vertical force FZ on bobsleigh performance". In particolare ha evidenziato "Avevo richiesto una analisi critica del lavoro finora fatto e suggerimenti per gli sviluppi futuri. Clark ha redatto due relazioni, una per ciascun tema indicato. Dalla mia



richiesta i report sono stati consegnati in circa un mese. Non ricordo il numero di pagine delle relazioni.

Si trattava di analizzare la progettazione del bob e le prestazioni rese nel corso della gara. Occorreva capire le motivazioni per le quali il bob italiano non si fosse rivelato competitivo. Poiché la lettura doveva essere critica ho inteso affidarla a qualcuno che non si era occupato in precedenza del settore. (...)

Durante tutti i test il bob viene strumentato per verificare la performance similmente alla vettura di formula uno pur avendo meno sensori e l'acquisizione di questi dati è funzionale alla elaborazione di una strategia da mettere a disposizione degli atleti e del team di gara.

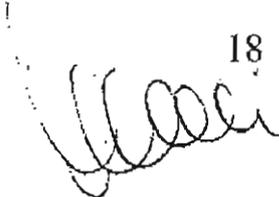
Il race engineering esiste anche per il bob seppure diversamente modulato rispetto alla formula uno per la tipicità della attività del bob che prevede lo scivolamento su ghiaccio le cui caratteristiche incidono sulle performance.

Per il bob era stata messa a disposizione una risorsa per seguire tutte le gare. I dati per il bob riguardano la misura della velocità, l'accelerazione, la temperatura e l'analisi dei tempi. Non ci sono rilevazioni inerenti la penetrazione nell'aria. Clark si è occupato dell'esame dei dati dopo le olimpiadi, non della fase di acquisizione di essi poiché non era ancora stato trasferito nel team CONI.

Non appena ridefiniti gli obiettivi a fine mese Clark non avrà compiti operativi nella raccolta di dati, ma dovrà occuparsi della analisi della prestazione e coordinare le risorse che per le singole discipline faranno la raccolta dei dati delle prestazioni.

Ha confermato che dal 19/3/2014 Clark si è occupato dei progetti di studio e sviluppo aventi ad oggetto il bob olimpionico partecipando ai management review meeting con Cannizzo e Brussot ed ha precisato che "I management review meeting settimanali, svolti tra me, Clark e Brussot vengono tenuti in inglese, quello allargato a tutte le risorse tenuto settimanalmente è tenuto in italiano".

Con riferimento alla natura delle modifiche ai regolamenti introdotte dalla F.I.A. nell'anno 2014 gli informatori hanno riferito quanto segue.

18


Ferdinando C'annizzo ha affermato *"In formula uno vi sono due categorie di modifiche. Talune sono cambiamenti epocali quali quello da poco verificatosi, altri sono aggiustamenti di poco conto che avvengono periodicamente.*

La modifica del 2014 è una modifica importante che ha sensibilmente modificato il regolamento. Nel 2009 è stato introdotto un sistema di recupero dell'energia, nel 2014 è stata prevista l'introduzione anche di un sistema per il recupero dei gas di scario che implica una modifica del motore delle vetture di formula uno".

Michele Ciavola ha affermato *"I regolamenti cambiano di frequente con necessità di modifica della progettazione e talvolta dello stesso motore.*

La modifica del 2014 è una modifica importante poiché ha cambiato il motore.

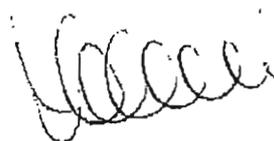
Tale modifica non ha interferito sulla attività dell'ingegnere di pista che riceve un veicolo già completo e provvede a testarlo sulla pista.

E' stato introdotto un limite della quantità di carburante che è un dato che deve essere tenuto in conto dall'ingegnere di pista insieme a tutti gli altri elementi quali il numero di gomme, il tipo di gomme da utilizzare, l'altezza da terra, utilizzo del DRS (da posteriore utilizzabile in talune circostanze), del kers (recupero energia attraverso la frenata) introdotto nel 2008 e 2009.

Nel concreto la variazione della quantità di carburante prevede che l'ingegnere di pista provveda ad un monitoraggio costante dei consumi e a comunicare al pilota condotte di guida adeguate ad evitare eccessivi consumi. Rientra nella ordinaria attività gestoria dell'ingegnere di pista?"

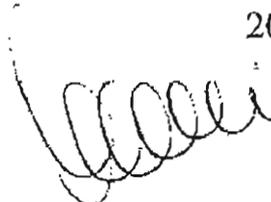
Ha confermato che le modifiche di cui sopra non avevano mai assunto rilevanza diretta e specifica in relazione alle mansioni svolte da Clark, per non avere egli mai sviluppato i componenti meccanici o progettato a monte gli stessi, ma implementato essi in vettura, e mai realizzato le componenti aerodinamiche.

Ha altresì confermato che il ricorrente in qualità di ingegnere di pista ha sempre svolto l'attività di coordinamento e di elaborazione dei dati sull'andamento della vettura, finalizzate a scegliere il miglior assetto della vettura e ad ottenere la performance più elevata prescindendo dalle specifiche caratteristiche tecniche del veicolo. Ha poi



puntualizzato "Esiste un reparto di progettazione autotelaio, progettazione motore, aerodinamica, enti che fanno lo sviluppo, ente elettronica e kers che si occupano di progettare la vettura. Ci sono 150 dipendenti in aerodinamica, 350 nell'ente motore ed altri 250 tra progettazione ed operazioni veicoli. Togninalli lavora in ingegneria di pista, si occupa di fare l'analisi della performance della vettura e riportava a Clark". Patrick Fry ha confermato che all'inizio del 2014 sono state imposte alla F1 nuove e stringenti regole da parte della FIA e che le due regole Fia che hanno stravolto la tecnologia delle autovetture di F1 ed imposto ai team di adottare nuove tecnologie sono la fuel flow restriction e il limite massimo di 100 kg per tutta la gara Ha puntualizzato "Non è stata completamente stravolta la tecnologia, ma è stato il cambiamento più importante in 25 anni. La modifica ha riguardato competenze proprie dell'ingegneria di pista e delle strategie di gara ed ha riguardato le risorse coordinate da Clark. Le modificazioni più significative hanno riguardato il motore che è stato cambiato nel 1988, poi nel 1998 sono state cambiate le regole sulla aerodinamica, nel 2009 sempre le regole della aerodinamica e nel 2014 cambiamenti al motore ed all'aerodinamica".

Ha confermato che le nuove regole hanno comportato la riduzione delle dimensioni del motore e la riduzione dei cilindri, l'inserimento di un turbocompressore intercooled illimitato e di due motori/generatori elettrici e che oggi è in atto lo sviluppo e la prossima implementazione di una nuova tecnologia con sostituzione del motore con una power unit tale da permettere ai piloti del team di gestire il consumo di carburante durante la gara. Ha poi evidenziato "Il più importante progetto di cui si è occupato Spagnolo dal giugno del 2013 è stato quello della power unit. Spagnolo era una delle risorse che riportava al ricorrente.(...) Il progetto relativo alla power unit riferito alla vettura di formula uno è stato curato dal giugno del 2013 al gennaio 2014 mentre Spagnolo non si recava alle gare. È stato scelto Spagnolo da me e da Clark poiché egli era quello che aveva a nostro avviso le migliori competenze per svilupparlo.

20


Il progetto è stato realizzato e quindi testato nei test tracks. Di tali test ne sono stati eseguiti nove. Ho inviato personalmente Clark a presenziare ad alcuni dei test al fine di migliorare i test stessi e di coordinare le persone che se ne occupavano.

La progettazione della power unit era coordinata da Spagnolo. Clark era il capo di Spagnolo. La power unit è composta da motore, turbo, scatola del cambio, trasmissione. Spagnolo non ha disegnato i pezzi, ma ha avuto competenze nell'assemblaggio e nella individuazione di eventuali problemi conseguenti ad esso. Il ruolo del ricorrente è stato di scegliere con me lo Spagnolo. Non sono a conoscenza di quali attività il ricorrente abbia avuto nella realizzazione della power unit.

Il progetto è terminato nel gennaio 2014 poiché è stato raggiunto l'obiettivo fissato. Gli ingegneri che se ne occupavano sono stati spostati ad occuparsi della formula uno".

Gli elementi istruttori acquisiti si ritiene che consentano, in questa fase di delibazione sommaria, di fare ritenere sussistente il fumus boni iuris con riferimento all'intervenuto lamentato demansionamento.

Deve in via preliminare rilevarsi come nell'ambito della Ferrari Gestione Sportiva (GES), in cui il ricorrente è sempre stato inserito, il core business aziendale sia all'evidenza costituito dalla progettazione, realizzazione, verifica su pista ed implementazione delle vetture di Formula 1 finalizzate alla partecipazione al relativo campionato mondiale nonché all'attività connessa ai gran premi via via tenuti con le evidenti sequele mediatiche e di tifoseria. In tale attività sono per la maggior parte impiegati i dipendenti in forza presso la GES e intorno ad essa gravitano i rilevanti interessi economici e di immagine connessi alla F1.

La attività di primario rilievo svolta in questo ambito dal Clark prima del trasferimento emerge evidente dalle informazioni assunte. Sotto tale profilo appaiono maggiormente convincenti rispetto alla concreta individuazione delle mansioni svolte sul campo dal ricorrente le indicazioni in tal senso fornite da Patrick Fry che, quale diretto superiore del ricorrente presente presso i luoghi di svolgimento delle prove del campionato mondiale, aveva diretta e precisa conoscenza delle attività affidate al

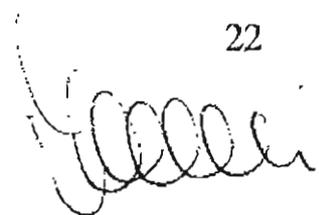


ricorrente. La descrizione resa di tali mansioni da Ciavola appare viceversa maggiormente astratta e fornita in un'ottica di parcellizzazione delle funzioni che non appare ben attagliarsi rispetto ad un team che, pur con le peculiarità proprie di ogni singola mansione, appare necessariamente, per la buona riuscita degli obiettivi del gruppo, doversi coordinare in maniera trasversale con inevitabili interferenze reciproche rispetto alle singole funzioni al fine del perseguimento dello scopo principale dell'intera gestione sportiva attinente all'evidenza alla realizzazione di vetture competitive in grado di ottenere, ove congruamente gestite anche nel corso dei gran premi, positivi risultati nel campionato mondiale di Formula 1.

Sotto tale profilo seppure il ricorrente non si sia mai occupato di progettazione delle vetture di formula 1 occupandosi di gestire su pista modelli già realizzati, appare da escludere che le sue osservazioni rispetto alle performance dei veicoli come dedotto dai dati raccolti e poi autonomamente elaborati da Clark non avessero dirette ricadute anche sul settore progettazione essendo all'evidenza proprio i rilievi di Clark quelli che dovevano condurre ad apportare le modifiche necessarie per l'implementazione delle vetture testate concretamente nell'utilizzo su pista proprio nel corso dei Gran Premi.

Del resto notoriamente la ottimizzazione dei team di lavoro è fondata principalmente sulla circolarità dei saperi e sulla capacità di coordinamento degli interventi in prospettiva del comune risultato da conseguirsi.

Dalle informazioni raccolte emerge pertanto come Clark avesse un ruolo di coordinamento di almeno 8 unità che a lui riportavano e come nell'ambito delle prove del campionato mondiale egli, oltre che essere in diretto contatto con i piloti ai quali forniva strategie di pista rapportandosi con il direttore tecnico Patrick Fry, aveva la diretta gestione di una delle vetture rispetto alla quale solo in caso di problemi tra le due vetture Ferrari la decisione definitiva spettava a Fry. La giornata tipo del ricorrente in costanza delle prove di gara della Formula 1, come sopra ricostruita, fa emergere un evidente ruolo di preminenza dei suoi apporti sia nel corso delle prove precedenti alla gara, sia nell'ambito delle riunioni che venivano eseguite con tutte le



risorse coinvolte, sia nell'approntamento delle decisioni tecniche nell'allestimento finale delle vetture anche coordinandosi con Maranello. In particolare *Il ricorrente dirigeva e coordinava il team degli ingegneri di pista composto da otto persone, dava direttive agli ingegneri di pista durante le gare, coordinava gli ingegneri che si occupavano dei motori, cambi e ERS, era una delle persone che coordinava il dipartimento tecnico della Ferrari sulla affidabilità e la conformità alle regole tecniche della vettura (informatore Fry).*

E' altresì emerso come Clark unitamente al direttore tecnico avesse demandata l'attività di individuazione delle risorse da destinare a progetti di rilievo per la gestione corse e come in particolare, di concerto con Fry, egli abbia individuato in tale Spagnolo appartenente al suo team e da lui coordinato l'affidamento del progetto di realizzazione della nuova power unit da sostituire al motore delle vetture da corsa a seguito delle nuove norme imposte dalla FIA.

Emerge inoltre come le mansioni affidate fossero a rilevante visibilità esterna, implicanti capacità strategiche da esercitarsi con immediatezza e capacità di fronteggiare sul campo problematiche del tipo più vario.

Nell'intervallo tra le gare egli poi è emerso avere compiti di valutazione e rielaborazione dei dati di performance raccolti con le evidenti finalità di miglioramento dei veicoli e delle tecniche di gara.

Egli poi è risultato avere in gestione un budget seppure non si ritiene che ne sia emerso in via conclusiva l'importo.

Quanto alle nuove funzioni presso il dipartimento Ferrari CONI egli viceversa è risultato non coordinare alcuna risorsa ma essere nell'organigramma in via esclusiva il referente per la performance dei vari team delle diverse specialità olimpiche con onere di verifica ed analisi a posteriori di dati raccolti da terzi. E' risultato inoltre il suo previsto coinvolgimento in un progetto relativo ad attività di supporto tecnico in favore della società Argomedicals specializzata in mobilità per paraplegici per la quale la Ferrari si dovrà occupare di fornire un supporto tecnico di ingegneria per la implementazione di un esoscheletro per individui affetti da lesioni spinali.

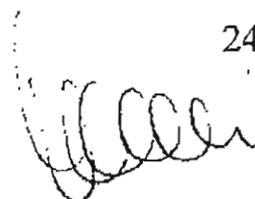


Peraltro è altresì emerso come al momento del passaggio delle funzioni il dipartimento Ferrari Coni, in ragione della mancata sottoscrizione del nuovo contratto con il CONI, solo successivamente intervenuta e della mancata fissazione di piani progettuali relativi al nuovo contratto, è stato di fatto richiesto al ricorrente nell'ambito dei primi 3-4 mesi di presenza di redigere due relazioni sul bob ed una sul kayak, senza che nel frattempo egli neppure fosse chiamato a partecipare alle riunioni con il CONI.

Le relazioni redatta da Clark, da ultimo prodotte dalla resistente, non appaiono per la struttura e lunghezza idonee a coprire la capacità di lavoro di una unità specializzata del livello del ricorrente nel periodo temporale indicato potendo essere esitate ragionevolmente in tempi non particolarmente estesi.

Nella nuova funzione egli inoltre emergere non avere budget di spesa.

Orbene sulla base degli elementi fattuali come riferiti appare dubbia la riconducibilità del ruolo attualmente rivestito alle declaratorie sopra riferite di cui al C.C.N.I., per la qualifica di appartenenza del ricorrente (Impiegato di 7^a categoria quadro) ovvero *funzioni organizzativamente articolate di rilevante importanza e responsabilità, al fine dello sviluppo e dell'attuazione degli obiettivi dell'impresa, per attività di alta specializzazione, di coordinamento e gestione, e/o ricerca e progettazione, in settori fondamentali dell'impresa, fornendo contributi qualificati per la definizione degli obiettivi dell'impresa.* Non appare invero che la mansione da ultimo affidata implichi attività di coordinamento di servizi, uffici enti produttivi fondamentali per l'azienda o che svolgono attività di alta specializzazione ed importanza ai fini dello sviluppo e della realizzazione degli obiettivi aziendali. Egli invero non svolge attività di coordinamento e si limita a fornire consulenza ingegneristica per l'analisi di performance a gruppi di lavoro delle singole discipline olimpiche coordinati da un terzo. Non si ritiene che l'attività sia di alta importanza per gli obiettivi aziendali laddove evidentemente estranea da un lato al core business aziendale e dall'altro è riferita a figura di nuova istituzione al fine di una miglior gestione dei progetti CONI che comunque anche in precedenza erano stati portati a compimento apparentemente



in maniera consona pur in assenza di una figura in particolare designata per l'esame delle performance.

Clark poi si occupa di mere valutazione di dati per l'esame delle performance con riferimento ad attività di team da altri coordinati e senza operare studi di progettazione.

Non si ritiene inoltre che le mansioni da ultimo assegnate possano essere giudicate equivalenti a quelle rivestite prima del trasferimento.

Utilizzando gli indici individuati dalla giurisprudenza di legittimità le nuove mansioni non appaiono corrispondenti alla specifica competenza tecnica del ricorrente come maturata nell'esercizio delle precedenti mansioni poiché Clark risulta impiegato, seppure nel campo della valutazione delle performance che è proprio della sua esperienza, in una attività riferita a discipline sportive del tutto differenti rispetto a quella di sua precedente assegnazione ed in particolare nell'ambito di specialità olimpiche tutte caratterizzate dal mancato utilizzo da parte degli atleti di presidi o macchine a motore le cui prestazioni erano il contenuto preminente delle mansioni in precedenza affidate. Non appare pertanto salvaguardato il livello professionale del ricorrente che nel tempo sarebbe impoverito proprio di quelle competenze più miratamente caratterizzati la tipologia di mansione precedentemente svolta. Analoghe osservazioni possono essere svolte per il contributo all'attività per la implementazione dell'esoscheletro anche questa contenuti professionali del tutto difformi da quelli delle mansioni prima esercitate e dai confini non chiariti rispetto alle specifiche mansioni che per essa il ricorrente sarebbe tenuto ad effettuare.

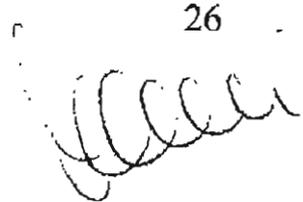
Le nuove mansioni poi appaiono all'evidenza tali da differire dalle precedenti quanto ai contenuti gestionali e decisori laddove nelle nuove mansioni il ricorrente viene privato del coordinamento di risorse e dei poteri organizzativi e di indirizzo ad esso collegati, nonché estraniato da ruoli implicanti oneri decisionali immediati ed elaborazione ed individuazione di modalità operative da porsi in essere seduta stante aventi contenuto professionale di preminente valenza e particolarmente qualificanti rispetto alla prestazione del lavoratore.



Le mansioni da ultimo assegnate appaiono poi implicare un chiaro detrimento rispetto alla collocazione nell'ambito aziendale laddove egli, da un ruolo a chiara rilevanza e conoscibilità anche esterna della prestazione con correlata conoscenza internazionale della figura, è stato da ultimo assegnato ad un ruolo da espletarsi prevalentemente in ufficio e riferito alla mera prestazione a favore di diversi team da altri coordinati e differentemente composti di una mera attività interna di valutazione a posteriori delle performance.

Le mansioni rivestite non appaiono pertanto idonee a salvaguardare il livello professionale del medesimo (cosiddetto giudizio di equivalenza statica), nonché l'accrescimento professionale del lavoratore stesso (cosiddetto giudizio di equivalenza dinamica) risolvendosi nella prosecuzione della sola attività di valutazione di performance (peraltro con riferimento a discipline del tutto diverse rispetto a quella propria del suo percorso esperienziale), con caducazione viceversa di tutte le differenti attribuzioni di coordinamento e controllo di un team, espletamento di attività ad evidenza esterna, devoluzione di decisioni ad elevato contenuto tecnico da porsi in essere nell'immediatezza con immediate ricadute sulle prestazioni sportive del reparto corse a maggiore visibilità aziendale.

Le nuove mansioni dunque sono radicalmente diverse e ben lungi dal consentire al ricorrente di approfondire, nell'espletamento delle stesse, quella professionalità ed esperienza in precedenza acquisite, quindi di consentire al medesimo una piena utilizzazione delle stesse. Difetta invero la affinità tra le une e le altre non essendo pacificamente richiesto quel grado di autonomia e discrezionalità per lo svolgimento delle mansioni nuove, nonché rilevanza esterna diretta delle proprie decisioni come emerso per le decisioni strategiche a lui demandate per una delle vetture nel corso dei gran premi di F1, che pure funge da parametro per la valutazione della professionalità. Come frequentemente affermato in giurisprudenza il termine di riferimento dell'equivalenza, contemplata dall'art. 2103 c.c. delle mansioni assegnate al lavoratore rispetto alle ultime effettivamente svolte, è costituito dal contenuto professionale delle mansioni stesse: sicché devono considerarsi inferiori mansioni che, rispetto alle



precedenti, comportino una sottoutilizzazione del patrimonio professionale acquisito dal lavoratore, avendosi riguardo non solo alla qualità intrinseca delle attività esplicate dal lavoratore ma anche al grado di autonomia e discrezionalità nel loro esercizio, nonché alla posizione del dipendente nel contesto dell'organizzazione aziendale del lavoro.

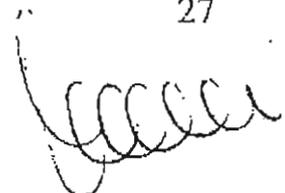
La circostanza che le nuove mansioni rientrino nella medesima area professionale, resta un dato giuridicamente irrilevante laddove, come è risultato nel caso in esame, difetta quella "conferenza ed affinità delle nuove mansioni alle capacità professionali in precedenza acquisite" e non ne abbiano consentito l'ulteriore sviluppo ed affinamento (Cass. 2328/2003; 14150/2002; 11457/2000; 7207/2005; 7351/2005), dunque non essendo stata tutelata la professionalità già acquisita.

Non si può poi non evidenziare secondo quanto sopra ricostruito come nel corso dei primi mesi di assegnazione delle nuove mansioni vi sia stato certamente l'affidamento a Clark di un numero di incarichi del tutto contenuto non in grado di coprire la forza lavoro del ricorrente ridotto pertanto all'inattività per una parte del tempo di lavoro assegnato secondo modalità di per sé integranti un demansionamento per l'impossibilità stessa di svolgere la propria attività di lavoro.

Si ritiene pertanto che possa dirsi sussistente il fumus boni iuris rispetto al denunciato demansionamento.

Quanto al periculum in mora esso afferisce alla sussistenza di un danno irreparabile ovvero la ricorrenza di elementi per i quali il diritto fatto valere non possa essere ritenuto passibile di tutela risarcitoria e tale da non consentire nel tempo azioni di ripristino della situazione quo ante.

Orbene sotto il profilo del demansionamento la sussistenza di un danno irreparabile non può essere ritenuto sussistente in re ipsa per il solo mancato esercizio di mansioni superiori, ma deve essere valutato in concreto con riferimento alle mansioni svolte onde stabilire in specifico le ricadute, sotto il profilo della professionalità, che il forzoso mancato esercizio di determinate attività implichi per il lavoratore.

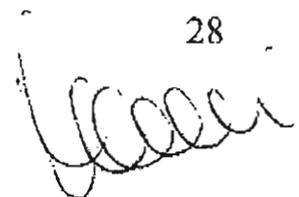


Appare invero evidente che la perdita di professionalità per il mancato esercizio di funzioni ha contenuto irreparabile solo ove l'eventuale perdita, in caso di inattività rispetto a specifiche funzioni, delle peculiari capacità proprie della mansione non ne consenta più in futuro l'esercizio per impossibilità di recupero della relativa professionalità ovvero per la necessità di un nuovo percorso di specializzazione dagli esiti incerti.

Sotto tale profilo a fronte di mansioni per le quali la possibilità di recupero della pregressa professionalità sia agevole in ragione della afferenza di esse a conoscenze e competenze non passibili di rapida obsolescenza nel tempo ovvero per professionalità suscettibili di immediato recupero per la natura ordinaria delle prestazioni lavorative ad essa collegate la irreparabilità del danno non appare configurabile poiché la perdita di professionalità conseguente, di contenuta entità e non tale da implicare l'impossibilità di successivo proficuo esercizio della mansioni superiori già svolte, il danno da demansionamento ove poi giudizialmente accertato appare passibile di tutela a mezzo del ripristino della mansione e dell'eventuale risarcimento.

Il danno viceversa potrà dirsi irreparabile quando per la peculiarità delle funzioni svolte ad elevata professionalità il mancato esercizio di esse è di per sé tale da non consentire il recupero delle mansioni precedenti necessariamente perdute (ad esempio specializzazioni mediche di elevato contenuto quali quelle del cardiocirurgo o del neurochirurgo addetto a operazioni non routinarie, pilota di aerei a rischio per mancato esercizio del brevetto di volo, esercizio di funzioni riservate ad iscritti all'albo il cui mancato esercizio implichi la cancellazione dall'albo stesso ecc.). Parimenti è stato congruamente ritenuta l'irreparabilità del danno a fronte di professioni giornalistiche implicanti la presenza in video essendo evidente come il mancato esercizio di queste è in grado di interferire sulla professionalità del lavoratore laddove la perdita di audience non appare riparabile potendo compromettere anche in via definitiva la professionalità del lavoratore.

Si ritiene che nel caso di specie la peculiarità delle mansioni già svolte delle quali il ricorrente è stato privato sia tale da far ritenere come sussistente il pregiudizio



irreparabile. Orbene per quanto sopra già ampiamente esplicitato le mansioni svolte, per l'alto contenuto di competenza ad esse connesso e o per la necessità di prendere preminenti decisioni nell'immediatezza implicanti capacità di valutazione immediata e di correlazione con una serie di dati acquisti anche a mezzo di terzi collaboratori, sia tale da implicare un evidente rischio di non recupero se nel tempo non esercitata. Del resto l'istruttoria ha fatto emergere la presenza di continue modifiche ed aggiustamenti della regole FIA in ordine alle caratteristiche delle vetture con evidente necessità di continui aggiornamenti e ripensamenti sulle strutture stesse delle vetture nell'ottica di un continuo adeguamento e miglioramento delle vetture. La stessa istruttoria ha fatto emergere come da ultimo vi sia stata una modifica delle regole FIA di rilevantissimo momento tanto da rendere necessarie importanti modifiche del motore della vettura. La variazione come sopra descritta appare poi di immediata incidenza sulla attività già svolta dal ricorrente dissentendosi sotto tale profilo dalle osservazioni dell'informatore Ciavola. Invero, seppure Clark era tenuto su pista a verificare le prestazioni di vetture già realizzate, è evidente come vi fosse un suo apporto diretto alla messa a punto delle modifiche realizzate collegato alla indicazione delle implementazioni e variazioni emerse come necessarie a seguito delle prestazioni su pista come rilevate.

Egli era conseguentemente tenuto a conoscere e valutare le modifiche introdotte nei regolamenti per verificare se la vettura come variata fosse consona a soddisfare le nuove esigenze di gara ed a suggerire le modifiche per l'eventuale miglioramento delle prestazioni.

Pertanto le modifiche poste in essere per l'adeguamento della vettura avevano dirette ricadute sulla sua professionalità essendo egli tenuto a valutare la vettura sul campo a proporre gli eventuali aggiustamenti ed a modificare le sinergie di gara in correlazione alle nuove caratteristiche della vettura ed alle limitazioni poste dalla FIA quanto al consumo di carburante che implicavano ricadute sulle stesse tecniche di guida e di gestione della vettura quanto alle velocità realizzabili nel percorso ed alla dispersione dell'energia.



Appare conseguentemente a maggior ragione ravvisabile una evidente rapida obsolescenza delle conoscenze una volta messo il lavoratore in condizione di non potere esercitare la mansione tale da rendere concreto il pericolo di impossibilità successiva di riacquisire la professionalità necessaria per una successiva riassunzione della mansione.

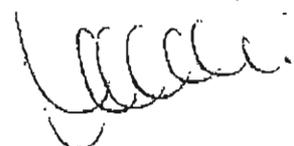
Né appare di rilievo l'argomentazione svolta dalla resistente che assume che il ricorrente sia stato assunto in Ferrari nonostante egli da ultimo non stesse svolgendo mansioni di ingegneria di pista, ma di consulente della Mercedes per il progetto Fota. Anche volendosi ritenere che quest'ultima attività avesse contenuto del tutto diverso dalla ingegneria di pista, circostanza non positivamente emersa in assenza di dati precisi per individuare il contenuto puntuale di tale attività di consulenza, emerge evidente che alcuni mesi di mancato esercizio non sono di per sé impeditivi della ripresa della mansione, mentre certamente questa potrebbe essere ostacolata da maggiori tempi di inattività quali quelli presumibilmente conseguenti all'esercizio del diritto nella sede del merito con le inevitabili tempistiche ad essa collegate.

Inoltre rispetto alla mansione già rivestita, per l'ampia rilevanza esterna di essa, si ritiene che il mancato esercizio della mansione ben potrebbe avere dirette ricadute sull'immagine professionale del lavoratore posta in ombra dall'assegnazione delle diverse mansioni a contenuto inferiore a quelle in precedenza svolte e privato della visibilità mediatica e della collegata appetibilità sul mercato per l'esercizio di mansioni a contenuto di altissima specializzazione e non facilmente fungibili.

Trattasi, evidentemente, di diritti indubbiamente in suscettibili di ristoro in via alternativa.

Il ricorso presentato deve pertanto essere accolto con condanna della Ferrari a riassegnare il ricorrente alle mansioni di Responsabile dell'ingegneria di pista od altre equivalenti.

Non si ritiene di accogliere viceversa la richiesta di pubblicazione dell'emanando provvedimenti che non appare utile alla tutela urgente del diritto fatto valere la cui finalità è quella di consentire al lavoratore di non disperdere la propria professionalità



secondo modalità che appaiono soddisfatte dalla disposta rassegnazione delle mansioni già rivestite o di altre equivalenti.

La astratta idoneità della pronuncia cautelare a definire il merito ai sensi dell'art. 669 octies c.p.c. rende necessaria la regolamentazione delle spese di lite che nel caso di specie segue la soccombenza con liquidazione come in dispositivo.

P.Q.M.

visti gli artt. 700 e 669 e segg., c.p.c.

ordina a Ferrari s.p.a. di riassegnare Clark Steven David alle mansioni di Responsabile Ingegneria di pista o altre equivalenti.

Condanna Ferrari s.p.a. alla rifusione delle spese in favore del ricorrente che liquida in complessivi € 4.500, oltre 15% per spese forfettarie ed oltre I.V.A. e C.P.A.

Modena, 22/9/2014

IL GIUDICE

(dott. Valeria Vaccari)

