



REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO
TRIBUNALE di GENOVA

Sezione Lavoro

Il Tribunale, nella persona del Giudice del lavoro dott. Francesca Maria Parodi
ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa civile di I Grado iscritta al n. r.g. **705/2013** promossa da:

FILT CGIL GENOVA (C.F.), con il patrocinio dell'avv. CALIFANO AGOSTINO e dell'avv. BARILATI ROSELLA (BRLRLL63L67D969T) VIA CAIROLI N. 2/10 16100 GENOVA; RONCARATI GIULIA (RNCGLI71L56E560G) PIAZZA SOZIGLIA 1/10 16121 GENOVA; BIOLE' ADOLFO (BLIDLF46R04B551P) VIA SANTI GIACOMO E FILIPPO 19/4 16122 GENOVA; , elettivamente domiciliato in VIA SS. GIACOMO E FILIPPO 15/5 16122 GENOVA presso il difensore avv. CALIFANO AGOSTINO in virtù di mandato a margine del ricorso

FIT-CISL LIGURIA (C.F.), con il patrocinio dell'avv. RONCARATI GIULIA e dell'avv. BARILATI ROSELLA (BRLRLL63L67D969T) VIA CAIROLI N. 2/10 16100 GENOVA; CALIFANO AGOSTINO (CLFGTN62B17F839P) VIA SS. GIACOMO E FILIPPO 15/5 16122 GENOVA; BIOLE' ADOLFO (BLIDLF46R04B551P) VIA SANTI GIACOMO E FILIPPO 19/4 16122 GENOVA; , elettivamente domiciliato in PIAZZA SOZIGLIA 1/10 16121 GENOVA presso il difensore avv. RONCARATI GIULIA in virtù di mandato a margine del ricorso

ULTRASPORTI GENOVA (C.F.), con il patrocinio dell'avv. RONCARATI GIULIA e dell'avv. BARILATI ROSELLA (BRLRLL63L67D969T) VIA CAIROLI N. 2/10 16100 GENOVA; CALIFANO AGOSTINO (CLFGTN62B17F839P) VIA SS. GIACOMO E FILIPPO 15/5 16122 GENOVA; BIOLE' ADOLFO (BLIDLF46R04B551P) VIA SANTI GIACOMO E FILIPPO 19/4 16122 GENOVA; , elettivamente domiciliato in PIAZZA SOZIGLIA 1/10 16121 GENOVA presso il difensore avv. RONCARATI GIULIA in virtù di mandato a margine del ricorso

SLA CISAL GENOVA (C.F.), con il patrocinio dell'avv. RONCARATI GIULIA e dell'avv. BARILATI ROSELLA (BRLRLL63L67D969T) VIA CAIROLI N. 2/10 16100 GENOVA; CALIFANO AGOSTINO (CLFGTN62B17F839P) VIA SS. GIACOMO E FILIPPO 15/5 16122 GENOVA; BIOLE' ADOLFO (BLIDLF46R04B551P) VIA SANTI GIACOMO E FILIPPO 19/4 16122 GENOVA; , elettivamente domiciliato in PIAZZA SOZIGLIA 1/10 16121 GENOVA presso il difensore avv. RONCARATI GIULIA in virtù di mandato a margine del ricorso

RICORRENTI

contro

AUTOSTRADE PER L'ITALIA SPA

con il patrocinio dell'avv. MORRICO ENZO, avv. GIOSAFAT RIGANO', avv. DINO VERCELLI GABRIELE VERCELLI ,



elettivamente domiciliato in P.ZZA DELLA VITTORIA, 4/9 16121 GENOVA presso il difensore avv. Gabriele Vercelli in virtù di mandato a margine della memoria difensiva

CONVENUTA

Oggetto: Art. 28 fase di opposizione

MOTIVI DELLA DECISIONE

Con decreto n. 230/2013 del 6 febbraio 2013 il Tribunale di Genova, Sezione Lavoro, rigettava la domanda proposta dalle OO.SS. in epigrafe, volta a far dichiarare, ai sensi dell'art. 28 St. Lav., l'antisindacalità della condotta di Autostrade per l'Italia s.p.a., consistente nell'aver chiuso tutte le piste manuali dei caselli del I tronco delle stazioni interessate dallo sciopero del personale di esazione del 4 novembre 2012.

La pronuncia di rigetto è motivata sulla scorta delle seguenti considerazioni:

- in primo luogo, la condotta posta in essere da Autostrade per l'Italia non presenta una valenza lesiva del diritto di sciopero, non essendo ravvisabile una condotta datoriale positiva che interferisca sul concreto esercizio dello sciopero. D'altronde, la tutela costituzionale del diritto di sciopero non può tradursi nell'imposizione nei confronti del datore di lavoro di un obbligo di cooperazione ai fini dell'efficacia dell'agitazione sindacale;
- in secondo luogo, la disciplina contrattuale che le ricorrenti ritengono violata va interpretata nel senso che essa non obbliga in via incondizionata la società a tenere aperte le porte manuali, rimanendo salva la facoltà datoriale di dare diverse disposizioni, cioè prescrizioni in deroga alla prescritta apertura delle piste.

Avverso detto decreto hanno proposto opposizione FILT CGIL Genova, FIT-CISL Liguria, UILTRASPORTI Genova e SLA CISAL Genova con ricorso depositato in data 20 febbraio 2013.

In sintesi, osservano le OO.SS. che:

- dal 2004 esistono specifici accordi scritti che impongono ad Autostrade s.p.a. di mantenere aperte delle piste manuali in caso di sciopero. La società negli anni ha sempre rispettato tale impegno, ribadito nel verbale di accordo del 10 e 11 febbraio 2011. L'interpretazione delle richiamate pattuizioni sostenuta dal Giudice di prime cure priverebbe le stesse di qualunque efficacia;
- Autostrade s.p.a. non si è limitata a tenere un comportamento omissivo, ma ha posto in essere un vero e proprio comportamento antisindacale, avendo, da un lato, chiuso tutte le porte manuali in violazione degli accordi citati e, dall'altro lato, aperto le porte a singhiozzo al fine di evitare il formarsi di code. Ciò con il preciso intento di vanificare gli effetti dello sciopero.

Resiste Autostrade per l'Italia s.p.a. eccependo, in via preliminare, l'inammissibilità della tutela invocata per mancata prova di una lesione della libertà sindacale e per mancanza di attualità.

Nel merito, la società ribadisce di non avere mai sottoscritto accordi sindacali con i quali si sarebbe impegnata a tenere aperte le piste di esazione, avendo, viceversa, emanato una disposizione di servizio per disciplinare il comportamento degli esattori in caso di sciopero, salvo intervenire caso per caso con specifiche, diverse disposizioni ove le situazioni di traffico lo dovessero richiedere.

Evidenzia inoltre che il datore di lavoro, in presenza di uno sciopero, non è privato del proprio potere organizzativo e, tantomeno, è tenuto ad assistere al (pur legittimo) comportamento dei propri dipendenti aderenti allo sciopero, senza cercare di adottare soluzioni o comportamenti che possano limitare il danno materiale derivante dall'astensione dal lavoro.



Muovendo dal primo profilo esaminato dal decreto opposto, si condivide l'osservazione del Giudice di prime cure laddove rileva che *“la tutela costituzionale del diritto di sciopero non può tradursi nell'imposizione nei confronti del datore di lavoro di un obbligo di cooperazione ai fini dell'efficacia dell'agitazione sindacale”*.

Ed invero, se il diritto di sciopero direttamente attribuito ai lavoratori dalla Costituzione di per sé comporta la legittimità della produzione di danni a carico del datore di lavoro, la soggezione di questi ad una tale forma di pressione certamente non esclude il suo diritto – postulato, anzi, dal carattere conflittuale del rapporto dialettico entro cui l'esercizio dell'autotutela si pone – di avvalersi di ogni mezzo legale che possa – senza impedire tale esercizio – evitarne o attenuarne gli effetti nocivi (cfr. Cass., sez. lav., 13.3.1986, n. 1701).

Il datore di lavoro può quindi legittimamente – senza che ciò determini l'antisindacalità della condotta – ridimensionare gli effetti dello sciopero ed indebolirne la funzione, perché il diritto di sciopero dev'essere temperato con la libertà d'iniziativa economica, anch'essa di rango costituzionale in virtù dell'art. 41 Cost..

Tale temperamento, peraltro, non può che essere realizzato attraverso l'ordinamento positivo e, in particolare, con l'affermazione che il datore di lavoro ha il diritto di limitare le conseguenze sfavorevoli dello sciopero, poiché ciò è espressione del carattere fisiologicamente conflittuale delle relazioni collettive, purché ricorra ad istituti consentiti dall'ordinamento (così Trib. Grosseto, 11.1.2002).

In questo senso, è stato ripetutamente affermato che, se è vero che il datore di lavoro ha il diritto di elidere o limitare gli effetti della astensione affidando ad altri dipendenti estranei allo sciopero mansioni diverse ed inferiori rispetto a quelle di loro competenza, è altrettanto vero che detta condotta diviene antisindacale e dunque illegittima *“allorché il contingente affidamento delle mansioni svolte dai lavoratori in sciopero al personale rimasto in servizio, nell'intento di limitarne le conseguenze dannose, avvenga in violazione di una norma di legge o del contratto collettivo”* (Cass., sez. lav., 16.12.09, n. 26368).

Deve pertanto essere affermato il principio per cui il datore di lavoro può ridimensionare gli effetti dello sciopero solo attraverso le vie legali, laddove la linea di demarcazione tra il lecito e l'illecito dev'essere tracciata avuto riguardo alle norme di legge ed a quelle collettive che regolano il rapporto.

Occorre a questo punto esaminare la portata delle norme collettive pattuite tra le parti onde verificare se le stesse impongano al datore gli obblighi che le OO.SS. assumono violati.

A tale proposito, viene in rilievo, anzitutto, la disposizione di servizio n. 1/2004 della Direzione 1° tronco – Genova recante *“Aggiornamento delle norme e procedure da adottare in occasione di agitazioni sindacali del personale di esazione”*, laddove, al punto 1.1.1, viene stabilito, in ipotesi di adesione di tutto il personale presente, quanto segue:

“L'esattore in servizio su di una porta manuale da rimanere aperta al traffico (nell'allegato A sono indicate, per ciascuna stazione, la/e portale da rimanere aperte al traffico, salvo diverse indicazioni da parte della Linea, del CEO o della Sala Radio) dovrà...” (segue indicazione delle procedure da adottare).

Nel richiamato allegato A, in effetti, sono *“specificate, per stazione e per turno, la/e porta/e manuali di uscita da lasciare aperte al traffico in occasione di agitazione sindacale, salvo diverse disposizioni della Linea, del CEO o della Sala Radio tenuto conto delle particolari condizioni di traffico”*

A detta disposizione ha fatto seguito il Verbale di accordo del 10-11 febbraio 2011, dove le parti hanno *“confermato il contenuto dell'allegato A di cui alla Disposizione di Servizio nr. 1/2004 in materia di procedure in caso di agitazione sindacale”*.

Con riguardo a tale disciplina, il Giudice di prime cure ha ritenuto che *“dalla lettura congiunta dei due documenti emerge una disciplina contrattuale che non obbliga in via incondizionata la società a tenere aperte le porte manuali, in quanto rimane salva la facoltà datoriale di dare diverse disposizioni, cioè prescrizioni in deroga alla prescritta apertura delle piste”*.



Ritiene questo giudicante di non condividere tale soluzione ermeneutica, per i motivi di seguito esposti.

L'allegato A richiamato nel Verbale di accordo del 10-11 febbraio 2011, come visto, contiene l'elencazione delle porte manuali (identificate con un numero) da lasciare aperte nelle diverse stazioni del 1° tronco "salvo diverse disposizioni ... tenuto conto delle particolari condizioni di traffico".

Il tenore letterale della disposizione non è affatto chiaro, potendo essere interpretato sia nel senso indicato dalla società Autostrade (e condiviso nel decreto oggi opposto), ovvero che la società può decidere di chiudere le porte manuali sia nel diverso senso in cui è inteso dalle OO.SS. ricorrenti ovvero che le porte manuali indicate nell'allegato devono rimanere aperte, salvo eccezioni da individuarsi da parte dell'Azienda in relazione alle particolari condizioni di traffico .

Ed invero, il documento *de quo*, come confermato dalla convenuta in memoria, non è altro che una direttiva generale rivolta agli esattori circa il comportamento da tenere in occasione di scioperi, nella finalità di non dovere di volta in volta specificare quale pista manuale tenere aperta.

Stando così le cose, è ben possibile che l'inciso "salvo diverse disposizioni" datoriali riguardi (non la possibilità per la società di dare disposizione di chiudere tutte le porte manuali, bensì) la possibilità per il datore di indicare porte da tenere aperte diverse da quelle di cui all'elencazione, in alternativa oppure in aggiunta rispetto a quelle indicate nell'allegato A.

Peraltro, neppure il richiamo alle "particolari condizioni di traffico" permette di far propendere per un significato piuttosto che per l'altro: le condizioni del traffico, infatti, potrebbero, a seconda dei casi, sia rendere opportuna la chiusura di tutte le porte (quando il traffico fosse poco sostenuto), sia rendere necessario aprire diverse porte manuali (quando, per ragioni legate al traffico si rende opportuna l'apertura di una porta piuttosto che un'altra).

Ciò posto, si osserva che, per costante giurisprudenza, "*Nell'interpretare la norma collettiva, il giudice del merito può limitarsi a ricercare la comune intenzione delle parti sulla base del tenore letterale della disposizione da interpretare soltanto se questo riveli l'intenzione delle parti con evidenza tale da non lasciare alcuna perplessità sull'effettiva portata della clausola, dovendo far ricorso, in caso contrario, alla valutazione del comportamento successivo delle parti nell'applicazione della clausola stessa ed alla considerazione di tutti gli altri criteri ermeneutici indicati dagli art. 1362 e seguenti cod. civ*" (Cass., sez. lav., 4.1.2013, n. 110).

Pertanto, poiché nella specie il tenore testuale delle espressioni utilizzate fa sorgere più di una perplessità circa l'identificazione delle reali intenzioni delle parti, si dovrà fare riferimento ai canoni interpretativi di cui agli artt. 1362 e ss. c.c.

Viene quindi in rilievo, anzitutto, il canone ermeneutico dell'intenzione dei contraenti (art. 1362 c.c.), da determinarsi valutando il loro comportamento complessivo anche posteriore alla conclusione del contratto.

A tale proposito, le OO.SS. ricorrenti hanno evidenziato che, in occasione di scioperi del personale di esazione, è prassi consolidata, sin dall'emanazione della disposizione del 2004, che rimangano aperte al traffico alcune piste manuali non presidiate.

Autostrade s.p.a. ha replicato a tale affermazione rilevando come non si possa sostenere, da un lato, l'esistenza di una prassi sindacale e, dall'altro, di accordi sindacali, poiché delle due l'una: o esiste una prassi o ci sono accordi sindacali. Ha inoltre contestato la sussistenza della prassi indicata dai sindacati, precisando che anche in occasione di altri scioperi (ad esempio il 7 marzo 2010) si è proceduto alla chiusura della pista manuale, salvo aprirla in caso di code.

Sul punto, si ritiene che, al fine di applicare alla disposizione contrattuale in discorso il canone ermeneutico di cui all'art. 1362 c.c., debba effettivamente essere verificato il comportamento complessivo delle parti anche successivo all'emanazione della disposizione di servizio 1/2004 e del più volte menzionato allegato A.



Viene quindi in rilievo quella che le organizzazioni ricorrenti definiscono “prassi consolidata”, dovendosi verificare (indipendentemente da disquisizioni circa il significato da attribuire nella specie al concetto di prassi) se il comportamento della società Autostrade dal 2004 sino al 2012 sia stato quello di tenere aperte le porte manuali indicate in caso di sciopero.

Sul punto i testi escussi hanno riferito circa la specifica situazione del casello di appartenenza (Ge-Pegli , Ronco Scrivia) , confermando che nel periodo anzidetto mai hanno visto chiudere (da remoto) le piste manuali relative al proprio casello, lasciate “scoperte” dagli esattori scioperanti e che dovevano invece restare aperte, perché indicate nell’allegato A; essi hanno inoltre riferito che mai hanno ricevuto segnalazioni o notizia da parte di colleghi addetti ad altri caselli della chiusura di piste manuali contraria alla prassi o alle disposizioni aziendali in materia .Poiché i testi escussi rivestono all’interno dell’azienda ruoli sindacali, si ritiene che tali dichiarazioni assumano rilievo al di là della singola realtà del casello di appartenenza.

Autostrade replica che, in occasione dello sciopero del personale di esazione (in data 7 marzo 2010) , si sarebbe proceduto alla chiusura delle piste manuali. Si tratta tuttavia di un precedente isolato in un periodo di circa 8 anni; peraltro, in tale occasione, la chiusura delle porte manuali è stata soltanto parziale, non essendo stata disposta nelle stazioni della cerchia cittadina, di Rapallo e di Savona (cfr. comparsa di costituzione, pag. 11, p.to 23).

Tale “prassi”, inoltre, è richiamata anche nel Verbale di accordo 25 luglio 2009, laddove, nel disciplinare l’avvio in via sperimentale di un sistema di rilevamento targhe, si precisa che *“in ogni stazione verrà comunque mantenuta una pista manuale sprovvista del sistema, che resterà aperta in caso di eventuale agitazione sindacale, secondo consuetudine e prassi attualmente in vigore presso le Direzioni di Tronco”*.

Vero è che tale disposizione – come sottolineato dalla difesa di Autostrade in sede di discussione – è contenuta in un accordo nazionale (laddove la disposizione di servizio 1/2004 è espressamente riferita al 1° tronco) che ha tra l’altro ad oggetto una materia (sistema di rilevamento targhe) che non ha alcuna attinenza con la regolamentazione del comportamento delle parti in caso di sciopero e che ha come destinatari solamente le c.d. Grandi stazioni.

Tuttavia, è altrettanto vero che il richiamo alla “consuetudine e prassi attualmente in vigore”, seppure nel particolare ambito in cui è inserito, ha il senso di confermare che le parti, alla data del 25 luglio 2009, concordavano nel ritenere che l’apertura di una pista manuale fosse un comportamento che veniva abitualmente tenuto in occasione di agitazioni sindacali.

Pertanto, la disamina del comportamento complessivo delle parti (ed in particolare del comportamento datoriale) induce a ritenere che la volontà delle parti al momento della pattuizione collettiva fosse quella di vincolare il datore di lavoro a mantenere aperta almeno una porta manuale in occasione di sciopero.

Sotto un diverso profilo, anche il canone dell’interpretazione complessiva dell’atto ex art. 1363 c.c. porta a ritenere corretta l’interpretazione della disciplina sostenuta dalle ricorrenti. A tale proposito, viene nuovamente in rilievo il testo dell’Accordo 25 luglio 2009, il quale, in un’ottica di indagine del complesso delle norme che regolano la materia, induce a ritenere più plausibile un’interpretazione dell’Accordo del 10-11 febbraio 2011 nel senso di escludere la facoltà per Autostrade di derogare unilateralmente all’impegno di tenere aperta almeno una porta manuale in occasione di agitazioni sindacali.

Quanto al richiamo – sempre nell’ottica dell’interpretazione complessiva ex art. 1363 c.c. – contenuto nel decreto opposto alle procedure prescritte per gli esattori in servizio “su di una porta manuale da chiudere” (disposizione 1/2004, p.to 1.1.2), si ritiene che ciò non stia a significare che la datrice ha facoltà di chiudere tutte le porte in caso di sciopero, dal momento che la disposizione in esame ha proprio la finalità di dettare le regole di comportamento che devono essere osservate in caso di sciopero sia dagli esattori in servizio presso la porta che rimarrà aperta, sia da coloro che operano presso tutte le altre (che evidentemente verranno chiuse).



Da ultimo, si ritiene che l'interpretazione del regolamento contrattuale sostenuta dalle OO.SS. sia maggiormente corretta anche dal punto di vista del canone ermeneutico della conservazione dell'atto (art. 1367 c.c.).

Ed invero, l'interpretazione sostenuta da Autostrade condurrebbe – come in effetti ha condotto in occasione dello sciopero del novembre 2012 – ad introdurre una surrettizia inversione del rapporto regola/eccezione asseritamente contenuto nella disposizione di cui si discute.

Sostiene infatti la convenuta che la norma contenuta nell'allegato A richiamato dagli Accordi del febbraio 2011 vada letta nel senso di stabilire (regola) l'apertura delle porte manuali in caso di sciopero salvo (eccezione) deciderne la chiusura per ragioni di traffico. Tuttavia, nell'applicare tale disciplina la datrice, in occasione dello sciopero del 4 novembre 2012, ha deciso la chiusura di tutte le piste manuali, salvo disporre l'apertura laddove si formassero code.

È evidente allora che accogliendo l'interpretazione degli accordi sostenuta da Autostrade si consentirebbe alla medesima di invertire unilateralmente il senso della regola pattizia, così potenzialmente privandola di effetti.

Tale interpretazione pare poi collidere con la logica .

Vi è infatti da chiedersi che cosa implichi tenere aperta durante uno sciopero la barriera con pedaggio manuale: a rigor di logica significa consentire l'uscita dall'autostrada attraverso la pista manuale, ove è apposto il cartello che dà atto dello sciopero del personale degli esattori , dando così visibilità all'astensione dal lavoro indetta.

Se la pista manuale è aperta il traffico evidentemente defluisce da quella porta rapidamente, senza i tempi tecnici dell'esecuzione del pagamento. Se il traffico al casello aumenta (e si formano code, poiché alcune piste manuali – non previste nell'allegato – sono chiuse) il buon senso parrebbe imporre che si debba mettere in atto tutto ciò che consente di far defluire il traffico e quindi di agevolare l'uscita dall'autostrada dei veicoli in transito ovvero aumentare le uscite, non chiuderle , perché minori sono le uscite, maggiori code si formano.

Specifiche esigenze di traffico dovrebbero quindi comportare l'apertura di altre uscite manuali, non la loro chiusura.

Non pare in definitiva che neppure da un punto di vista logico possa darsi ingresso all' interpretazione delle disposizioni in esame per come sostenuta da Autostrade.

La deroga prevista nella disposizione 1/2004 e nei successivi accordi sindacali non può quindi che essere letta nel senso di consentire all'azienda di modificare il numero della porta manuale che deve restare aperta in occasione di sciopero.

In conclusione, si ritiene per i motivi suesposti che il Verbale di accordo del 10-11 febbraio 2011, dove le parti hanno confermato il contenuto dell'allegato A di cui alla Disposizione di Servizio nr. 1/2004 in materia di procedure in caso di agitazione sindacale, vada interpretato nel senso che, in occasione di agitazioni sindacali del personale di esazione, Autostrade per l'Italia s.p.a. è tenuta a mantenere aperta almeno una pista manuale in ogni stazione.

Ne consegue che la condotta tenuta dalla società convenuta in occasione dello sciopero del 4 novembre 2012 (condotta consistita nell'avere chiuso le piste manuali dei caselli delle stazioni del 1° tronco interessate da sciopero del personale di esazione) è da ritenere antisindacale, in quanto tenuta in violazione delle norme collettive che regolano il rapporto.

Quanto all'eccezione, svolta dalla convenuta, di difetto di attualità della lesione lamentata per avere la condotta già prodotto i suoi effetti, si osserva che il solo esaurirsi della singola azione lesiva del datore di lavoro non può precludere l'ordine del giudice di cessazione del comportamento illegittimo ove questo, alla stregua di una valutazione globale non limitata ai singoli episodi, risulti tuttora persistente e idoneo a produrre effetti durevoli nel tempo, sia per la sua portata intimidatoria, sia per la situazione di incertezza che ne consegue, suscettibile di determinare in qualche misura una



restrizione o un ostacolo al libero esercizio dell'attività sindacale (così Cass., sez. lav., 12.11.10, n. 23038)

Nella specie, il comportamento illegittimo tenuto dal datore di lavoro, ancorché esauritosi nell'ambito dello sciopero del 4 novembre 2012, è tuttora idoneo a produrre effetti durevoli nel tempo. Del resto, le organizzazioni ricorrenti lamentano che Autostrade per l'Italia avrebbe tenuto la medesima condotta anche in occasione delle agitazioni sindacali proclamate nei mesi di dicembre 2012 e gennaio 2013.

Attesa la complessità della questione interpretativa esaminata e l'assenza di precedenti specifici, sussistono le ragioni per compensare integralmente tra le parti le spese di entrambe le fasi del giudizio.

P.Q.M.

Il Tribunale, definitivamente pronunciando,

1. dichiara l'antisindacalità ai sensi dell'art 28 L. 300/70 del comportamento tenuto da Autostrade per l'Italia spa consistente nell'aver chiuso tutte le piste manuali dei caselli del Tronco delle stazioni interessate allo sciopero del personale di esazione in occasione dello sciopero del 4 novembre 2012 ed in quelli successivi;
2. per l'effetto ordina alla convenuta di astenersi per il futuro in occasioni di scioperi di detta condotta;
3. compensa fra le parti le spese di lite;
4. riserva giorni 60 per il deposito della motivazione.

Genova, 24.1.2014

Il Giudice
dott. Francesca Maria Parodi

