



TRIBUNALE DI LAMEZIA TERME
REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

SENT. N. 202/2018
CAOM. 2585/2018
DEP. 17.05.2018
R.G. 947/2012

La dott.ssa Valeria Salatino, in funzione di Giudice del Lavoro,
all'udienza del 17.05.2018, ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa iscritta al n. 947/2012 R.G., promossa
da

PARTENOPE ADOLFO (C.F. PRTDLF59R30C352V), elettivamente domiciliato in
Castrovillari alla Via A. Battaglia n. 62 presso lo studio dell'Avv.
Leonardo Graziadio, che lo rappresenta e difende come da mandato in
atti

RICORRENTE

contro

TRENITALIA S.P.A., in persona del legale rappresentante pro
tempore, rappresentata e difesa dall'Avv. Carlo d'Ippolito ed
elettivamente domiciliata presso lo studio dell'Avv. Bernardo
Marasco in Lamezia Terme alla Via Sele n. 33

RESISTENTE

RAGIONI DELLA DECISIONE

Con ricorso in riassunzione depositato il 17.07.2012 Partenope
Adolfo, dipendente della Trenitalia s.p.a. (ex Azienda Autonoma
delle Ferrovie dello Stato) dal 1979 con le mansioni di agente
unico di condotta del treno ALE 803, esponeva di essersi
presentato a lavoro in data 9.11.2009 presso il Presidio di
Lamezia Terme Centrale, di aver riscontrato, prima della partenza,
dalla consultazione dei libri di bordo che soltanto uno dei due
moto alternatori in dotazione era stato riparato e che l'unico
freno a mano risultato efficiente non era in grado di garantire
l'immobilità certa del convoglio, di aver comunicato
tempestivamente al responsabile della circolazione dei mezzi di
trazione Dirigente Centrale Trazione, con sede a Reggio Calabria,
Canale Umberto, le suddette anomalie e di averlo avvertito che, se

non si fosse provveduto alla sostituzione con altro materiale rotabile, egli avrebbe limitato il suo servizio all'arrivo nella stazione di Paola, stante l'impossibilità di percorrere la tratta Paola-Cosenza con forte pendenza, di aver rilevato presso la stazione di Paola altro materiale rotabile, composto dai tre normali elementi ed in assetto di servizio e di essere partito per raggiungere la stazione di Cosenza, con l'assistenza del nuovo capotreno del convoglio, Gramuglia Giuseppe, e con a bordo circa 70 passeggeri.

Deduceva, inoltre, che, una volta giunto all'interno della galleria denominata Santomarco, estesa mt. 15.330, all'altezza del km 9, aveva iniziato la manovra di rallentamento, riducendo la velocità con disinserzione della trazione e che, alla successiva riattivazione della trazione, avveniva l'apertura dell'interruttore generale extra rapido (IR), che, malgrado ogni tentativo di ripristino, tale interruttore continuava a riaprirsi inibendo la prosecuzione del treno, che si arrestava in piena linea, di aver percepito una forte perdita di aria proveniente dalla parte laterale sinistra, di essere sceso dal treno e di essere riuscito a localizzare l'origine dell'anomalia, che era apparsa sin da subito non risolvibile, essendo interessato il circuito di alta tensione del convoglio, di aver comunicato telefonicamente con il responsabile del tratto di linea, Dirigente Centrale Operativo, Bisignano Mario, di aver atteso per circa 70 minuti l'arrivo della locomotiva di soccorso, condotta dai macchinisti Gattuso Demetrio e Trunfio Antonino, di aver dovuto richiedere l'intervento dei due macchinisti per lo sblocco dei freni a mano precedentemente inseriti e di aver verificato ulteriormente che sul convoglio composto dal treno e dalla locomotiva di soccorso fosse pienamente efficiente il freno pneumatico comandato dalla locomotiva di coda.

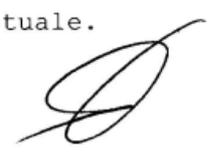
Deduceva, ancora, che, dopo aver comunicato al personale di coda di iniziare l'operazione di spinta, ritornato nella cabina di guida del treno, aveva avvertito una sensazione di dolore oppressivo e di calore alla gabbia toracica, di aver comunicato al capotreno il malore sopraggiunto, di essere stato soccorso dal locale 118 e trasportato presso l'Ospedale dell'Annunziata di Cosenza, dove gli era stato diagnosticato un "infarto del miocardio acuto", di essersi sottoposto ad ulteriori visite

specialistiche dalle quali era emerso che la causa scatenante dell'infarto era stata lo sforzo fisico prolungato ed intenso durante l'attività lavorativa, oltre allo stress psicologico grave.

Assumendo che la responsabilità dell'infortunio fosse da ascrivere al comportamento colposo e/o doloso della Trenitalia s.p.a. per aver sistematicamente violato la disposizione di cui all'art. 2087 c.c. e, in particolare, per non aver assicurato uno standard minimo di sicurezza nella galleria Paola-Cosenza e per aver utilizzato il sistema del "macchinista unico in cabina", chiedeva che la società convenuta venisse condannata al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali patiti in conseguenza delle gravi lesioni riportate, quantificati in complessivi € 500.874,67, oltre interessi legali maturati dal 9.11.2009 al soddisfo.

Integrato il contraddittorio, Trenitalia s.p.a. contestava la fondatezza della domanda avversaria, eccependo che le attività espletate nella giornata del 9.11.2009 erano specificamente connesse ai servizi cui sono ordinariamente chiamati i macchinisti e, quindi, non presentavano i caratteri dell'eccezionalità e della gravosità dedotti dal ricorrente; evidenziava, inoltre, che nessun profilo di responsabilità poteva profilarsi a carico del datore di lavoro che, a fronte delle richieste del Partenope, aveva garantito dapprima la sostituzione del materiale rotabile e, successivamente, i soccorsi per il traino del treno in galleria e che, in ogni caso, l'attività del macchinista rientrava tra quelle usuranti che comportavano l'accettazione di un rischio alla salute e lo svolgimento di mansioni non propriamente afferenti alla mera conduzione del treno, richieste in casi come quello occorso al ricorrente; deduceva, poi, l'assenza di prova in ordine al nesso di causalità tra le attività svolte dal ricorrente e la patologia lamentata, a carattere comune, nonché in ordine alle eventuali inadempienze del datore di lavoro causanti la sua responsabilità ex art. 2087 c.c.; contestava, infine, la somma richiesta a titolo risarcitorio in quanto abnorme ed arbitrariamente determinata.

Ammissa la prova testimoniale richiesta dalle parti, espletata la consulenza tecnica medico-legale ed autorizzato il deposito di note conclusive, all'udienza del 17.05.2018, previa discussione, la causa è stata decisa come dalla presente sentenza contestuale.



Il tema di indagine che caratterizza la presente controversia è costituito dall'accertamento circa la sussistenza della violazione dell'obbligo contrattuale di sicurezza sancito dall'art. 2087 c.c., che tutela l'integrità fisica e la personalità morale del lavoratore, prevedendo che "l'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro".

La disposizione citata - avente una funzione sussidiaria ed integrativa delle misure protettive da adottare a garanzia del lavoratore - abbraccia ogni tipo di misura utile a tutelare il diritto soggettivo dei lavoratori ad operare in un ambiente esente da rischi, così come evidenziato anche dalla sentenza n. 399 del 1996 della Corte costituzionale, secondo la quale la salute è da riguardarsi come "un bene primario che assurge a diritto fondamentale della persona" ed il cui presidio attiene alla "generale e comune pretesa dell'individuo a condizioni di vita, di ambiente e di lavoro, che non pongano a rischio questo suo bene essenziale" (cfr. Cass. Lav. n. 4840 del 7.03.2006).

Com'è noto, con riferimento all'obbligo di sicurezza la Suprema Corte ha ritenuto che "la responsabilità del datore di lavoro di cui all'art. 2087 cod. civ. è di natura contrattuale. Ne consegue che, ai fini del relativo accertamento, incombe sul lavoratore che lamenti di aver subito, a causa dell'attività lavorativa svolta, un danno alla salute, l'onere di provare l'esistenza di tale danno, come pure la nocività dell'ambiente di lavoro, nonché il nesso tra l'uno e l'altro elemento, mentre grava sul datore di lavoro - una volta che il lavoratore abbia provato le predette circostanze - l'onere di provare di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno, ovvero di aver adottato tutte le cautele necessarie per impedire il verificarsi del danno medesimo" (Cass. n. 3788 del 17.02.2009; nel medesimo senso, cfr. Cass. Sez. Lav. n. 9817 del 14.04.2008, secondo cui "la responsabilità ex art. 2087 cod. civ. è di carattere contrattuale, in quanto il contenuto del contratto individuale di lavoro risulta integrato per legge (ai sensi dell'art. 1374 cod. civ.) dalla disposizione che impone l'obbligo di sicurezza e lo inserisce nel sinallagma contrattuale, sicché il riparto degli oneri probatori nella domanda di danno



differenziale da infortunio sul lavoro si pone negli stessi termini che nell'art. 1218 cod. civ. sull'inadempimento delle obbligazioni. Ne consegue che il lavoratore deve allegare e provare la esistenza dell'obbligazione lavorativa, del danno ed il nesso causale di questo con la prestazione, mentre il datore di lavoro deve provare che il danno è dipeso da causa a lui non imputabile e cioè di avere adempiuto al suo obbligo di sicurezza, apprestando tutte le misure per evitare il danno."

Ciò posto, l'inadempimento prospettato dal ricorrente consiste nella mancata adozione, da parte di Trenitalia, di misure di sicurezza adeguate alle caratteristiche dell'ambiente di lavoro ed idonee a tutelare l'integrità psico-fisica del personale nel tratto ferroviario Cosenza-Paola, nonché nel sistema vigente del "macchinista unico in cabina".

Ebbene, dalla prova orale espletata in corso di causa è emerso quanto segue.

Il teste di parte ricorrente, Caligiuri Pietro, in servizio presso la stazione di Lamezia Terme con la qualifica di capo treno, ha confermato che nella giornata del 9.11.2009 il ricorrente, durante la prova che si esegue prima della partenza, aveva riscontrato la presenza di un problema tecnico su un treno diretto alla stazione di Paola, lo aveva comunicato a lui che svolgeva le mansioni di capo treno ed erano partiti ugualmente proseguendo a singhiozzo fino alla stazione di Paola; il teste nulla ha saputo riferire circa l'episodio occorso sul tratto ferroviario successivo in quanto aveva finito il turno alla stazione di Paola, pur aggiungendo che quello stesso treno, con diversa numerazione, avrebbe dovuto proseguire la sua corsa fino a Cosenza; il teste ha, infine, confermato di aver assistito alla telefonata effettuata al sig. Umberto Canale, Dirigente Centrale Trazione di Reggio Calabria, nel corso della quale il ricorrente comunicava che le anomalie riscontrate risultavano già dai libri di bordo e che, se non si fosse provveduto alla sostituzione del treno con altro materiale rotabile, egli avrebbe limitato il suo servizio fino alla stazione di Paola in quanto la pendenza della tratta Paola-Cosenza richiedeva l'efficienza di entrambi i freni a mano, dichiarando, altresì, che il responsabile aveva assicurato al Partenope che avrebbe fatto il possibile per approntare un altro

complesso rotabile in sostituzione di quello in uso, una volta giunti alla stazione di Paola.

Gramuglia Giuseppe, all'epoca dei fatti dipendente in servizio presso la stazione di Cosenza con la qualifica di capo treno, ha dichiarato di aver effettuato, insieme al ricorrente, il tratto da Paola a Cosenza e che nella stazione di Paola vi era stata la sostituzione del materiale rotabile, pur non ricordando i motivi specifici della sostituzione; ha riferito che, durante il tragitto da Paola a Cosenza, si era verificato un guasto al mezzo consistente in una forte perdita d'aria, che la vettura si trovava in galleria e, dopo la sosta per un incrocio, non riusciva più a ripartire, che il ricorrente aveva fatto richiesta di un treno in soccorso che li andasse a prelevare, che detto treno era sopraggiunto dopo un po' di tempo (circa un'ora) e che nell'attesa erano stati inseriti i freni a mano per lo stazionamento del mezzo; il teste ha, inoltre, precisato che quest'ultima operazione era quella di routine in casi del genere e non richiedeva particolari sforzi; il teste ha, poi, confermato che non era stato possibile eseguire manualmente la disinserzione dei freni a mano e che, di conseguenza, il ricorrente era nuovamente sceso dal treno per informare i macchinisti giunti in soccorso dell'ulteriore anomalia insorta e che gli stessi erano riusciti ad ottenere lo sblocco dei freni a mano effettuando a mezzo della locomotiva di coda un'operazione tecnica straordinaria, che il Partenope, prima di autorizzare il movimento del treno, aveva controllato che il freno pneumatico comandato nell'occasione dalla locomotiva di coda fosse efficiente; infine, il teste ha riferito che dopo circa cinque o dieci minuti dall'aggancio della locomotiva di soccorso il ricorrente aveva accusato un dolore al petto, che dalla sosta era passata circa un'ora prima dell'arrivo del mezzo di soccorso e che la galleria in questione era lunga circa 15 chilometri, non era dotata di sistemi di areazione ed era scarsamente illuminata. Il teste di parte resistente De Stefano Demetrio, premettendo di aver appreso della vicenda per cui è causa da un collega di stanza e di non aver avuto alcuna responsabilità circa l'episodio in oggetto, ha dichiarato di aver visionato, seppure in maniera non approfondita, la relazione sull'accaduto redatta dal ricorrente e di aver verificato che le procedure di soccorso erano state rispettose delle norme Trenitalia previste in materia; quanto al

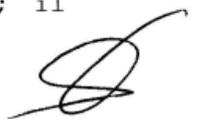
sistema del macchinista unico, ha riferito che per il tipo di treno condotto dal ricorrente il modulo di condotta prevedeva l'agente unico, ossia il macchinista accompagnato dal capo treno con funzioni di controllo della circolazione e di vigilanza.

L'altro teste di parte resistente, Mallamaci Vincenzo ha dichiarato di non essere a conoscenza di nulla di specifico rispetto alle circostanze articolate nella memoria di costituzione, limitandosi ad affermare che gli era stato riferito di corsi in materia di sicurezza e che esisteva un testo che regolamentava il soccorso in galleria; nulla ha saputo riferire il teste circa le condizioni della rete ferroviaria, pur dichiarando che dal 2008/2009 sui treni composti con materiale leggero viaggiava un solo macchinista e che anche il Partenope lavorava come unico macchinista.

Bisignano Mario, all'epoca dei fatti dirigente operativo, ha dichiarato che, dopo aver ricevuto la richiesta di una locomotiva di soccorso, l'aveva trasmessa a Reggio Calabria e che da Paola era partita la locomotiva di soccorso, precisando che di prassi la segnalazione proviene dal capo treno ma di non sapere se nel caso specifico la stessa fosse stata predisposta dal ricorrente.

Gattuso Demetrio, dipendente di Trenitalia con mansioni di macchinista, ha dichiarato di aver provveduto insieme ad altro collega ad agganciare la locomotiva guasta per spingerla fuori dalla galleria, che era stata eseguita un'operazione di disinserzione dei freni a mano ma di non essere a conoscenza se detta operazione fosse stata effettuata dal Partenope e che lo sblocco dei freni era stato ottenuto mediante lo svolgimento di una manovra straordinaria a mezzo della locomotiva di soccorso; il teste ha confermato che, una volta arrivati a Cosenza, era stato suggerito al ricorrente di recarsi in ospedale, che l'aggancio dei treni era stato effettuato dal Partenope in quanto ciò era previsto dalle norme di Trenitalia, che il gancio pesava circa 30/40 kg e doveva essere sollevato e che le condizioni della galleria non erano di sufficiente illuminazione.

Infine, il teste Trunfio Antonino ha confermato che l'aggancio dei due treni era stato eseguito dal Partenope, che il gancio pesa circa una trentina di chili, che sul treno condotto dal ricorrente si era verificato un problema ai freni ed era stato chiesto di effettuare una frenata con l'aria per agevolare lo sblocco; il



teste ha, inoltre, riferito che, una volta scesi dai convogli, aveva notato che il ricorrente si avvicinava una mano al petto ed i colleghi presenti gli avevano consigliato di chiamare il 118; infine, il teste ha precisato che la galleria è lunga circa 16 km ed è poco illuminata e che, da quando avevano ricevuto l'ordine di prestare soccorso alla locomotiva guasta, erano passati circa venti minuti dalla partenza.

L'istruttoria orale espletata ha consentito di dimostrare che nella mattinata del 9.11.2009 si sono verificate diverse anomalie sui treni forniti dalla Trenitalia s.p.a. al ricorrente per l'espletamento dell'attività lavorativa lungo il tratto ferroviario Lamezia Terme - Paola - Cosenza: più in particolare, è emerso che, nel corso delle operazioni preliminari alla partenza, il ricorrente aveva riscontrato, consultando i libri di bordo, che uno dei freni a mano non era funzionante ed aveva segnalato tempestivamente tale anomalia, evidenziando che la pendenza del tratto Paola - Cosenza richiedeva l'efficienza di entrambi i freni a mano; autorizzata la sostituzione del materiale rotabile, lungo il tratto Paola - Cosenza e, nello specifico, all'interno della galleria Santomarco, si era verificato un guasto al mezzo, consistente in una perdita di aria, che aveva impedito al treno di ripartire; nell'occasione si era presentata un'ulteriore anomalia del mezzo in quanto non era stato possibile disinserire manualmente i freni a mano (in precedenza inseriti per garantire la stabilità del treno) ed era stato richiesto l'intervento di una locomotiva di soccorso, attraverso la quale, effettuando una manovra straordinaria, era stato possibile lo sblocco dei freni a mano.

E', inoltre, emerso che il Partenope aveva partecipato attivamente alle operazioni di soccorso, procedendo all'aggancio dei treni e, quindi, sollevando il gancio del peso di circa 30 kg, e che le operazioni di soccorso e, ancor prima, le attività svolte al fine di consentire la ripartenza del treno erano state compiute all'interno della galleria Santomarco, lunga circa 15 km, priva di sistemi di areazione e scarsamente illuminata.

Giova osservare, inoltre, che il tempo di attesa della locomotiva di soccorso è stato di circa un'ora.

Alla luce delle considerazioni che precedono, quindi, non può non ravvisarsi la responsabilità colposa della società convenuta, la

quale non ha apprestato le misure tecniche ed organizzative necessarie al fine di garantire la percorrenza, in condizioni di sicurezza, del tratto ferroviario Lamezia Terme - Paola - Cosenza, caratterizzato dalla presenza di una galleria molto lunga, scarsamente illuminata e priva di impianti di areazione.

Tenuto conto della specificità del contesto operativo, infatti, il datore di lavoro avrebbe dovuto mettere a disposizione del personale viaggiante materiale rotabile funzionante e dotato di freni o altri meccanismi efficienti da attivare in caso di emergenza o anomalie, onde evitare o ridurre al minimo i rischi connessi all'arresto del treno in galleria.

Al contrario, nella fattispecie in esame, il malfunzionamento del sistema frenante del primo treno fornito al Partenope, il guasto verificatosi sul secondo convoglio, l'impossibilità di sbloccare manualmente il freno a mano inserito e la necessità di attendere l'intervento di altri macchinisti per consentire la ripartenza del treno denotano che Trenitalia non aveva adottato tutti i dispositivi di sicurezza necessari a salvaguardare l'incolumità del proprio personale e degli utenti, tenuto conto della peculiarità del contesto lavorativo come sopra già descritta.

Acclarata la violazione dell'art. 2087 c.c. da parte del datore di lavoro, la consulenza tecnica medico-legale espletata in corso di causa ha accertato che il ricorrente è affetto da "esiti di IMA trattato con applicazione di stenti intracoronarico (PTCA)" e da "stato ansioso-depressivo reattivo".

L'ausiliario ha, inoltre, precisato che i fattori di rischio extralavorativi presenti al momento dell'infortunio non erano da soli sufficienti a condurre all'infarto del miocardio (il ricorrente, infatti, non presentava diabete mellito, non ereditarietà per patologie coronariche, non fumava ed era presente lieve dislipidemia), evidenziando, invece, che l'attività lavorativa espletata, cioè quella di macchinista unico di locomotiva, di particolare responsabilità e comportante un impegno spesso stressante e logorante, abbia sottoposto il Partenope ad un notevole stress psico-fisico prolungato nel tempo e a numerosi disagi rapportabili al servizio svolto.

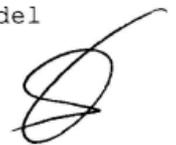
Il CTU ha, quindi, affermato che l'infarto del miocardio è sopraggiunto in condizioni di criticità lavorative, alla conclusione di una costante e persistente condizione di stress

lavorativo fisico e psichico, in soggetto affetto da preesistente e modesta coronopatia, specificando che lo stress psico-fisico del periziando in occasione dell'evento del 9.11.2009 ha assunto nella genesi dell'infarto un ruolo concausale efficiente e determinante, rappresentante un evento eccezionale ed abnorme in grado di innescare i meccanismi patogenetici tipici dell'ischemia miocardica, ritenendo che la condizione patologica riscontrata sia valutabile nella misura del 30%, mentre, per quanto attiene all'inabilità temporanea, quella totale è stata determinata in 60 giorni, quella parziale al 50% in 90 giorni e quella parziale al 25% in 30 giorni.

Tanto premesso, sotto il profilo del risarcimento del danno, il ricorrente ha chiesto la condanna di Trenitalia s.p.a. al pagamento della complessiva somma di € 500.874,67, assumendo di aver subito un danno patrimoniale pari a complessivi € 252.662,87 (di cui € 662,87 a titolo di danno emergente connesso alle spese sostenute per cure mediche e trasferte ed € 252.000,00 a titolo di lucro cessante, pari alla differenza tra la retribuzione percepita prima dell'evento in qualità di macchinista e quella percepita dopo l'evento a seguito della nuova collocazione lavorativa, con l'aggiunta del mancato guadagno nel periodo intercorrente tra la data del presunto pensionamento e quella del presunto decesso) ed un danno non patrimoniale che ammonta a complessivi € 248.211,80 (di cui € 5.179,20 a titolo di danno biologico per inabilità temporanea assoluta, € 2.589,60 a titolo di danno biologico per inabilità temporanea relativa, € 170.443,00 a titolo di danno biologico da inabilità permanente nella misura del 35% ed € 70.000,00 a titolo di sofferenza morale).

Tanto precisato, per quel che attiene al danno patrimoniale, tenuto conto che parte ricorrente ha prodotto fatture e scontrini (cfr. all. 31) attestanti le spese sostenute in conseguenza dell'infortunio subito in data 9.11.2009, nonché il prospetto paga attestante la retribuzione netta percepita per le mansioni di tipo amministrativo attualmente svolte, può essere riconosciuta al ricorrente la somma complessiva di € 67.862,87 (di cui € 662,87 a titolo di danno emergente e di € 67.200,00 a titolo di lucro cessante).

Viceversa, nulla può essergli accordato per il periodo successivo all'inizio dell'età pensionabile e sino alla presunta data del



decesso, atteso che il maggiore importo sul trattamento pensionistico al quale il ricorrente avrebbe avuto diritto in base ad una retribuzione superiore non può essere del tutto equiparato alle differenze retributive non percepite.

Con riferimento al danno non patrimoniale, alla luce delle conclusioni rassegnate dal CTU, alle quali il Tribunale ritiene di fare integrale rinvio, e facendo applicazione delle Tabelle del Tribunale di Milano per la liquidazione del danno non patrimoniale aggiornate nel 2018, il ricorrente avrebbe diritto al pagamento di € 5.880,00 a titolo di danno biologico per inabilità temporanea assoluta (€ 98 * 60 giorni di inabilità temporanea assoluta), di € 140.519,00 a titolo di danno biologico per inabilità permanente nella misura del 30% (considerata l'età del ricorrente al momento dell'evento) e di € 14.051,90 (10%) a titolo di personalizzazione del danno, avuto riguardo alle particolari circostanze in cui si è verificato il fatto lesivo.

Occorre, tuttavia, considerare che, nelle more del presente giudizio, con sentenza n. 64/2017 del 21.02.2017 l'INAIL è stato condannato alla corresponsione di una rendita per l'infortunio sul lavoro subito dal ricorrente nella misura del 18% a decorrere dal 9.11.2009.

Dalla documentazione depositata dall'Istituto assicuratore sul sollecitazione del Tribunale emerge che, alla data del 5.02.2018, l'INAIL aveva già erogato al Partenope la somma di € 29.315,41, a titolo di ratei ed interessi dall'1.11.2007 all'1.01.2018, mentre il valore capitale della rendita riconosciuta è pari ad € 76.530,54, per un totale di € 105.845,95.

Pertanto, sottraendo dalla somma sopra indicata a titolo di danno biologico l'importo di € 105.845,95 corrisposto dall'INAIL, al ricorrente spetta un risarcimento per danno non patrimoniale pari a complessivi € 54.604,95.

Ne consegue che la Trenitalia s.p.a. deve essere condannata al pagamento, in favore del ricorrente, della complessiva somma di € 122.467,82, a titolo di risarcimento del danno patrimoniale e non patrimoniale conseguente all'infortunio sul lavoro verificatosi il 9.11.2009, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dal dovuto all'integrale soddisfo.

Le spese del giudizio seguono la soccombenza e, tenuto conto del valore della causa (determinato in base al credito riconosciuto),

dell'attività istruttoria svolta e della complessità delle questioni affrontate, si liquidano in € 7.528,00 per compensi professionali e per spese sostenute e documentate, oltre accessori di legge, con distrazione in favore del procuratore costituito ex art. 93 c.p.c.

Le spese dell'espletata consulenza tecnica d'ufficio, liquidate come da separato provvedimento, vanno poste definitivamente a carico di parte resistente.

P.Q.M.

Il Giudice del Lavoro, definitivamente pronunciando, nel contraddittorio delle parti, così provvede:

- accoglie il ricorso e, per l'effetto, accerta la responsabilità della Trenitalia s.p.a. nella causazione delle lesioni subite dal ricorrente in conseguenza dell'infortunio sul lavoro occorso il 9.11.2009, per violazione dell'art. 2087 c.c.;
- condanna la Trenitalia s.p.a. al risarcimento dei danni patrimoniali e non patrimoniali subiti dal ricorrente, quantificati in complessivi 122.467,82, già detratta la rendita INAIL, oltre interessi legali e rivalutazione monetaria dal dovuto all'integrale soddisfo;
- condanna, altresì, parte resistente al pagamento delle spese processuali, liquidate in complessivi € 7.528,00, oltre accessori di legge, da distrarsi in favore del procuratore costituito di parte ricorrente ex art. 93 c.p.c.;
- pone definitivamente a carico della società convenuta le spese di consulenza tecnica, liquidate come da separato decreto.

Lamezia Terme, 17.05.2018

IL Giudice del Lavoro
Dott.ssa Valeria Salatino



TRIBUNALE DI LAMEZIA TERME

depositata in udienza oggi 17 MAG. 2018

ASSISTENTE AL TRIBUNALE
(Marianna Perri)

