



Ordinanza interlocutoria

Ritenuto in fatto.

1. Con sentenza depositata in data 13 marzo 2012 la Corte d'appello di Genova, in riforma della sentenza resa dal Tribunale di Savona, ha dichiarato nullo il recesso intimato in data 7/8/2007 dalla TPL Linea s.r.l. ad Alberto Giacchino, dipendente con la qualifica di quadro di primo livello, parametro retributivo 250; ha ordinato la sua riammissione in servizio quale responsabile dell'area trazione e tecnica ed ha condannato la società a risarcirgli il danno, in misura corrispondente alle retribuzioni globali di fatto maturate dalla data del recesso fino a quello della riammissione in servizio, oltre accessori di legge, detratto quanto percepito dal lavoratore per effetto della sentenza di primo grado. Ha altresì ordinato alla società di regolarizzare la posizione contributiva del lavoratore. Infine, ha respinto la domanda del lavoratore proposta nei confronti della Acts s.p.a., società fusa per incorporazione in TPL Linea s.r.l.
2. La Corte territoriale ha ritenuto applicabile al rapporto di lavoro in esame il r. d. 8 gennaio 1931, n. 148, all. A, il quale all'art. 26, comma 3°, riconosce al datore di lavoro il potere di "*procedere ai necessari esoneri di agenti nelle qualifiche in cui risultino le eccedenze*", nell'ipotesi di "*riduzione di posti per limitazione, semplificazione o soppressione di servizi, debitamente dichiarata dall'autorità governativa*", con obbligo di *répéchage* anche per mansioni inferiori; che, nel caso in esame, mancava la dichiarazione dell'autorità governativa che costituisce un presupposto per l'esercizio del potere di esonero, che pertanto doveva ritenersi affetto da nullità; che, al riguardo, l'autorizzazione governativa, ove intervenuta dopo il recesso, non poteva spiegare effetti sananti della nullità retroattivi, non essendo qualificabile come *condicio iuris*.
3. Nel chiedere la cassazione della sentenza, la TPL Linea contesta l'applicabilità della norma speciale ed invoca le norme dettate in tema di licenziamenti individuali dalla legge n. 604/1966, art. 3, e dagli artt. 2118 e 2119 c.c., per una serie di considerazioni, che muovono dalla qualifica di quadro del lavoratore, che porrebbe il lavoratore già al di fuori dell'ambito di applicazione dell'art. 26 – in ragione della sopravvenienza, rispetto al decreto, della disciplina che ha introdotto nel nostro ordinamento tale qualifica (l. n.190/1985, recepita nell'accordo collettivo 2/6/1987, poi integrato dall'ACCR 2/10/1989) - , nonché dalla non riconducibilità della soppressione del livello gerarchico dei capi area (processo in esito al quale era stato adottato il recesso) nell'ambito della "*limitazione, semplificazione o soppressione dei servizi*", prevista dall'art. 26.

4. Emerge pertanto evidente, ai fini della risoluzione della presente controversia, il rilievo fondamentale che assume la questione dell'applicabilità delle norme sui licenziamenti individuali in ragione della diversità dei presupposti di legittimità del recesso rispetto all'esonero previsto nel regio decreto n. 148/1931, anche sotto il profilo degli oneri probatori e di répêchage.

Considerato in diritto

1. Il recesso è stato intimato dalla società in data 7/8/2007 *“per soppressione del ruolo e della posizione lavorativa ... ricoperta (responsabile dell'area trazione e tecnico)”*, dovuta alla necessità di adottare un piano di ristrutturazione dell'impresa, mediante l'eliminazione di *“ridondanze occupazionali, soppressione di posizioni e ruoli apicali e redistribuzione, accorpamento e concentrazione delle relative funzioni su altre posizioni esistenti”*. La ristrutturazione si è resa necessaria a causa di uno stato di *“inadeguatezza gestionale e amministrativa e di crisi economica e finanziaria”*.
2. L'art. 26 del regolamento, allegato A al regio decreto n. 148/1931, contenente disposizioni sullo stato giuridico del personale delle ferrovie, tranvie, e linee di navigazione interna in regime di concessione, prevede, per quanto di interesse in questa sede, quanto segue: *“1. In caso di cessione di linee ad altra azienda, o di fusione di aziende devono essere osservate le disposizioni stabilite dall'autorità governativa all'atto dell'approvazione della cessione o della fusione per passaggio del personale di ruolo alla nuova azienda mantenendo, per quanto è possibile, al personale un trattamento non inferiore a quello precedentemente goduto e assicurando i diritti acquisiti. 2. In caso di mutamento nei sistemi di esercizio, l'azienda deve utilizzare, in quanto sia dichiarato idoneo dall'autorità governativa, e nei limiti dei posti da questa riconosciuti necessari, il personale addetto ai vari servizi, rispettandone, per quanto è possibile, i diritti acquisiti. 3. Nei casi di cui ai due comma precedenti ed in caso di riduzioni di posti per limitazione, semplificazione o soppressione di servizi, debitamente autorizzata dall'autorità governativa, l'azienda può procedere ai necessari esoneri di agenti nelle qualifiche in cui risultino le eccedenze, salvo ad assegnarli nei limiti del possibile ad altre qualifiche immediatamente inferiori, tenendo presenti i requisiti preferenziali di cui all'ultimo comma dell'art. 9 del presente regolamento”*.
3. La Corte territoriale, nel motivare sull'applicabilità dell'art. 26 del r.d., quale norma speciale rispetto all'ordinaria disciplina dei licenziamenti, ha invocato i precedenti di questa Corte del 22 maggio 2009, n. 11929, del 29 maggio 2006, n. 12734, e del 28 ottobre 2005, n. 21012, con le quali - sia pur con riferimento ad istituti diversi dal recesso - si è ribadito un principio che si ritrova in quasi tutte le decisioni relative al personale ferrotranviario: all'unisono con la giurisprudenza della Corte Costituzionale, il regio decreto è considerato fonte primaria (in quanto regolamento "legificato"), con carattere

di "*specialità, sia pure residuale*", della disciplina del rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri, che può essere modificata solo mediante specifici interventi del legislatore (vedi C.Cost. n. 301/2004, n. 439/2002: in tal senso Cass., n. 11929/2009, cit.).

4. L'affermazione successiva che pure si ritrova pressoché in tutte le sentenze emesse in materia è che il regio decreto è un *corpus* compiuto ed organico, onde il ricorso alla normativa generale è possibile soltanto ove si riscontrino in essa lacune tali che non siano superabili neanche attraverso l'interpretazione estensiva o analogica di altre disposizioni appartenenti allo stesso *corpus* (Cass. 29 maggio 2006, n. 12734).
5. In tale ottica ed in ragione della specialità dello "*status*" del personale addetto a pubblici servizi di trasporto in concessione, si è dunque esclusa l'applicabilità al rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri della legge 3 giugno 1978 n. 288, che, modificando la precedente normativa, elevava a trentacinque anni il limite massimo di età per accedere ai concorsi banditi dai comuni, dalle province e consorzi, nonché dagli enti pubblici economici ed istituti di credito di diritto pubblico (Cass., 20 luglio 1991, n. 8090); del regime della cosiddetta "*promozione automatica*" ex art. 2113 c.c. (Cass. 16 maggio 2003, n. 7702; Cass., 26 aprile 2004, n. 7882; Cass., 12 luglio 2004, n. 12871); della disciplina dell'impugnazione dei licenziamenti dettata dalla L. n. 604 del 1966, art. 6 (Cass. 12 agosto 1994, n. 7398; Cass., 5 maggio 1995, n. 4904; Cass., 24 dicembre 1997, n. 13037; e 1996, n. 10741; Cass., 15 luglio 2002, n. 10259; Cass., 13 novembre 2007, n. 23565); dell'art. 10 della legge 15 luglio 1966, n. 604, con riguardo alla durata del periodo di prova (Cass., n. 11929/2009 cit.); della procedura di irrogazione delle sanzioni disciplinari (Cass., 6 marzo 2013, n. 5551).
6. Tali decisioni si pongono consapevolmente ed espressamente in contrasto con la tesi interpretativa secondo cui le leggi generali sul rapporto di lavoro subordinato privato avrebbero abrogato implicitamente le disposizioni della disciplina speciale, e richiamano invece il principio secondo cui la legge posteriore di carattere generale non comporta l'abrogazione della legge speciale anteriore (art. 15 disp. prel. c.c.: v. sul principio in generale, Cass., Sez. Un., 15 aprile 2010, n. 8985; v. pure, Cass., 10 luglio 2002, n. 10053; Cass., n. 8090/1991, cit.).
7. Sennonché, si tratta della tesi sostenuta dalle Sezioni Unite di questa Corte le quali, con la sentenza del 13 gennaio 2005, n. 460, nel dichiarare la giurisdizione del giudice ordinario nelle controversie relative alle sanzioni disciplinari per gli addetti al servizio pubblico di trasporto in concessione, attribuite al giudice amministrativo dall'art. 58 del R.D. 8 gennaio 1931, n. 148, allegato A), hanno sostenuto l'implicita abrogazione per incompatibilità, sin dall'operatività della disposizione originaria dell'art. 68 del D.Lgs. 3 febbraio 1993, n. 29, della giurisdizione del giudice amministrativo prevista dal citato art. 58. Tale affermazione è stata resa a composizione di un

contrasto giurisprudenziale, coinvolgente le stesse Sezioni Unite, - giacché esse in precedenza avevano sostenuto l'esatto contrario (Cass. Sez. Un., 27 gennaio 2004, n. 1413; Cass., Sez. Un., 2 aprile 2003, n. 5073, Cass. sez. Un., 26 luglio 2002, n. 11102, ed altre ivi citate) -, oltre che in dissenso dalla Corte costituzionale che, in alcune sue pronunce (Corte Cost., ord. N. 301/2004 e 439/2002), aveva ribadito la sopravvivenza dell'art. 58 del r.d. citato: in particolare, il Giudice delle leggi aveva affermato che la norma da ultimo citata non era stata né espressamente né implicitamente abrogata dalla normativa successiva, senza che ciò comportasse la sua illegittimità costituzionale, giacché rientrava nella discrezionalità politica del legislatore la scelta di non intervenire, modificandola, sulla speciale regolamentazione delle sanzioni disciplinari dei dipendenti da azienda di trasporto e sul riparto di giurisdizione, non potendosi peraltro affermare che dinanzi al giudice amministrativo sia offerta una tutela meno appagante e vantaggiosa rispetto a quella offerta dal giudice ordinario.

8. La pronuncia delle Sezioni Unite n. 460/2005 non si limita all'esame dell'art. 58 del r.d. ma allarga il suo orizzonte e investe l'intero settore del rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri: in essa infatti si ritrovano affermazioni di principio di carattere più generale, là dove si legge che la "*disomogeneità*" o "*incoerenza*" del sistema "*non riguarda solo la giurisdizione in materia disciplinare, ma l'intero rapporto di lavoro, ancora disciplinato da un corpus di norme che sembra aver resistito a qualunque riforma e modificazione, pur notevole, intervenuta nel nostro ordinamento giuridico dal lontano 1931 (il codice civile, la Costituzione, la privatizzazione del pubblico impiego, per citare le tappe più rilevanti)*", per giungere poi alla conclusione che "*è ragionevole ritenere che sia maturata una sostanziale abrogazione della norma in questione, sicché, per questa via, si giustifica un mutamento dell'indirizzo giurisprudenziale fin qui manifestato da questa Corte di legittimità*".
9. L'ampiezza della decisione si coglie nei passi successivi della motivazione, in cui le Sezioni Unite ripercorrono l'evoluzione normativa nel settore del trasporto pubblico, soffermandosi essenzialmente sulla sua privatizzazione, realizzata prima con la trasformazione dell'azienda delle Ferrovie dello Stato in ente pubblico economico e, poi, in società per azioni, nonché sulla legge 12 luglio 1988, n.270, con cui in un'ottica di delegificazione del rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri si è autorizzata la contrattazione collettiva nazionale di categoria a derogare alle disposizioni contenute nel regio decreto. Si è quindi osservato che la scelta del legislatore di affidare alle parti sindacali il compito di disciplinare il rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri è sintomatica di una "*crisi*" delle ragioni che giustificano la specialità della disciplina del 1931 "*non essendo più attuale l'esigenza di far convivere attraverso la predisposizione di un'unica disciplina - la tutela degli interessi generali, collegati al buon funzionamento del servizio, con quelli particolari,*

propri del contratto di lavoro che legittimava la previsione di una duplice competenza giurisdizionale". La Corte prosegue rimarcando come, con la privatizzazione dei rapporti di lavoro con le pubbliche amministrazioni, l'intervento dello Stato è divenuto ancor più incisivo, contribuendo a travolgere l'assetto complessivo del regio decreto del 1931, di cui sottolinea la "vetustà" e che, pertanto, sin dall'operatività del decreto legislativo n. 29 del 1993, "deve ritenersi compiuta l'abrogazione implicita dell'art. 58 del regio decreto n. 148 del 1931... proprio perché l'indubbia portata generale della disposizione del 1993 non avrebbe consentito più al giudice amministrativo... di occuparsi di controversia di lavoro se non nei casi espressamente tenuti fuori dal processo di privatizzazione (art. 3 del t.u. cit.). Conclude asserendo che "l'estensione della giurisdizione ordinaria alle controversie concernenti tutti i momenti e gli aspetti del rapporto di lavoro degli autoferrottrantieri, oltre a restituire piena coerenza al sistema, soddisfa anche l'esigenza di certezza del diritto rimuovendo spazi di ambiguità nei casi - non infrequenti - in cui è in discussione la natura stessa (disciplinare o meno) del provvedimento impugnato, ovvero il petitum (annullamento del provvedimento, in via principale, ovvero in via incidentale, quale premessa per il riconoscimento di crediti retributivi o risarcitori....").

10. Le ragioni di "preminente interesse collettivo connesso al regolare svolgimento del servizio pubblico di trasporto" non appaiono dunque più decisive ai fini di giustificare la sopravvivenza della normativa speciale in settori come quello dei licenziamenti individuali (di natura non disciplinare) o collettivi, delle mansioni, dei trasferimenti del personale, "tutti aspetti la cui regolamentazione non può essere insensibile alle medesime esigenze di pubblico interesse sopra indicati", e senza considerare che il "preminente interesse collettivo" non è meno impellente in settori come il trasporto aereo o ferroviario, rispetto ai quali è pacifica la piena giurisdizione del giudice ordinario (Cass. sez. Un., n. 460/2005). La decisione delle sezioni unite è stata subito seguita, in punto di giurisdizione, da Cass. Sez. Un., 22 aprile 2008, n. 15917, e, in tema di licenziamento, da Cass., 10 luglio 2012, n. 11547.
11. Quest'ultima pronuncia appare particolarmente significativa perché afferma in modo chiaro e diretto che, esclusa l'incidenza della specialità del rapporto di lavoro degli autoferrottrantieri sulla giurisdizione, diviene al tempo stesso insostenibile che "lo statuto dell'invalidità del licenziamento possa essere rinvenuto in fonti e discipline diverse da quelle poste dall'art. 18 dello Statuto", non ravvisandosi più alcuna ragione che si frapponga alla applicazione della disciplina comune e, quindi, a tutte le ipotesi di invalidità del recesso del datore di lavoro, qualora non assoggettate ad una diversa, specifica disciplina (v. ad es. già Cass., 20 maggio 1994, n. 4938). Anche in tale sentenza si richiamano le esigenze di certezza del diritto e di parità di trattamento con gli altri lavoratori dipendenti, nonché l'identità di *rationes*

che presentano le corrispondenti fattispecie, per giungere all'affermazione che la disciplina del licenziamento degli autoferrotranvieri deve essere ricondotta alla regolamentazione comune della legge n. 300 del 1970, art. 18 (cfr. anche Cass., 18 aprile 2002, n. 5586).

12. Un approccio diverso, ma pur sempre in linea con l'intervento delle Sezioni Unite, si rinviene in decisioni successive nelle quali, pur non invocandosi un'implicita abrogazione delle norme contenute nel regio decreto in esame, si sostiene la necessità di una sua eterointegrazione, attraverso il rinvio a disposizioni di carattere "universale" valide per tutti i rapporti di lavoro alle dipendenze sia di privati che di pubbliche amministrazioni, e in particolare all'art. 7, commi 2 e 3, della legge n. 300/1970, quale "*parametro di indefettibile regola di formazione delle misure disciplinari*" (Corte cost. sent. n. 204/1982), ritenuti espressione di principi di civiltà giuridica, la cui efficacia espansiva nell'ordinamento deriva altresì da un'innegabile esigenza di parità di trattamento (cfr. Corte Cost. sent. n. 427/1989). Si è così statuito che "*L'interpretazione costituzionalmente orientata della disposizione citata di cui all'All. A al R.D. nel 1931 (art. 53, comma 2°: n.d.e.) comporta pertanto l'espansione di quest'ultima (nel quadro della libertà di forme possibili di difesa cui allude) in direzione dell'attribuzione all'incolpato del diritto di integrare oralmente le proprie giustificazioni scritte, con l'assistenza di un rappresentante dell'associazione sindacale cui aderisce o conferisce mandato*" (Cass., 10 luglio 2012, n. 11543; prima ancora, Cass., 17 maggio 2005, n. 10303, nonché Cass., 12 novembre 2014, n. 26115, secondo cui tutte le sanzioni, comprese o meno formalmente tra quelle disciplinari dal regio decreto n. 148 del 1931, devono essere contestate secondo quanto previsto dall'art. 7 della legge n. 300 del 1970, dal momento che la specialità dei rapporti degli autoferrotranvieri non può estendersi fino al punto di riservare al lavoratore un trattamento deteriore in materia di garanzie costituzionalmente rilevanti).
13. In una posizione per così dire intermedia si pone Cass., 8 marzo 2013, n. 5795 (e già prima Cass., 13 maggio 2010, n. 11615), la quale, pur muovendo dalla premessa della inapplicabilità dell'art. 2103 c.c. al rapporto di lavoro dei dipendenti da imprese esercenti pubblici servizi di trasporto per la sua specialità - dovendo invece trovare applicazione l'art. 18 dell'allegato A del regio decreto -, in realtà riconosce la promozione automatica del dipendente sia pur subordinatamente alla ricorrenza di tre condizioni: un ordine di conferimento dell'incarico da parte del direttore dell'azienda, ravvisabile anche in caso di "*reiterate disposizioni di servizio tali da far presumere una esplicitazione della volontà della Direzione di adibire a mansioni superiori un lavoratore idoneo a tali mansioni*"; la vacanza del posto in organico e, infine, l'inesistenza di una riserva di accesso a tale qualifica mediante esame. La Corte compie un'operazione ermeneutica di sostanziale "*attenuazione*" dei

vincoli imposti dal regio decreto, senza tuttavia spingersi ad affermarne l'incompatibilità con la disciplina generale prevista dall'art. 2103 c.c.

14. Il punto di partenza rimane pur sempre l'assunto che il rapporto dei dipendenti da imprese esercenti pubblici servizi di trasporto è soggetto ad una disciplina organica di carattere speciale, che riflette la specialità del rapporto di lavoro, assistito da stabilità e congrua retribuzione, e gli interessi pubblicistici connessi con la natura pubblica del servizio, ma se ne contengono le conseguenze, in ragione di una specialità "*vistosamente sbiadita*" per effetto dei successivi interventi normativi (Cass., n. 460/2005, cit.). E non si manca di sottolineare, che tale specialità "*deve, ora, intendersi in senso relativo, per cui non osta a che, per quanto riguarda il R.D. 148 del 1931, all. A., art. 18 debba applicarsi in relazione alla forma degli atti il principio privatistico in base al quale detta forma - se non è richiesta dalle parti espressamente come ad substantiam - possa valere ad probationem e ciò come prova che la scelta è stata effettuata tenendo presente l'idoneità del soggetto e la sicurezza del trasporto*" (così Cass., 8 giugno 2012, n. 9344).
15. Anche Cass., 12 marzo 2015, n. 4990 (cui *adde* Cass., 6 marzo 2015, n. 4609) propone una soluzione di innesto. Le premesse rimangono pur sempre quelle che non può essere postulata la sopravvenuta abrogazione dell'art. 8 del regio decreto n. 148/931, per effetto dell'art. 11 del d.lgs. 6 settembre 2001, n. 368, e che, invece, il regio decreto è permeabile ad integrazioni, quanto ai requisiti di sostanza e di forma, con leggi di disciplina generale, e in particolare con la legge 18 aprile 1962, n. 230 (Cass., 19 dicembre 2000, n. 15909; Cass., 24 febbraio 1992, n. 2274), e con l'art. 23 della legge n. 56-1987: ma non esita ad affermare il carattere "*storicamente datato*" dell'art. 8 r.d.cit. e a propugnarne un'interpretazione "*intelligente storicamente adeguata, nell'alveo del tessuto normativo esistente e nel rispetto dei principi di successione di specialità delle norme, in una prospettiva ermeneutica coerente con la sedimentata lettura giurisprudenziale, con il contesto economico-sociale e le esigenze del tempo*". Ha quindi ritenuto che la norma dell'art. 8 del regio decreto n. 148/1931 (peraltro espressamente richiamata dall'art. 7, lett. A del C.C.N.L. 2003-2004) deve essere letta ed interpretata alla luce delle disposizioni del decreto legislativo n. 368/2001, anche attraverso il filtro della contrattazione collettiva propria del settore, consentendo pertanto la stipulazione di contratti di lavoro a tempo determinato per ragioni di obiettiva pendenza di un bando di selezione pubblica per formazione di graduatorie in vista dell'assunzione di operatori di esercizio part time.
16. In sostanza si assiste ad un processo di progressivo ridimensionamento della disciplina "*speciale*" in favore della normativa generale e non solo in caso di lacune, non superabili attraverso l'interpretazione estensiva o analogica di altre disposizioni facenti parte dello stesso decreto, bensì anche in presenza di norme espresse che tuttavia non appaiono più, per così dire, storicamente

giustificabili in una prospettiva di salvaguardia degli interessi pubblicistici connessi al trasporto pubblico. Ed in tale processo di “attenuazione” o “ridimensionamento” non può non assumere un ruolo fondamentale la privatizzazione del rapporto di lavoro dei ferrovieri, del tutto contrattualizzato ai sensi dell’art. 21 legge n. 210/1985, che ha reso non più attuale il fine perseguito dal legislatore del 1931, che era quello di equiparare il trattamento degli autoferrotranvieri a quello dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato (art. 21 legge n. 272/1906).

17. Emerge così un quadro di insieme assai composito, non sempre coerente, in cui si privilegia ora un’interpretazione restrittiva, che riconosce e accentua la “specialità” del rapporto per affermare l’applicazione *tout court* delle norme del regio decreto, ora un’interpretazione evolutiva e “storicamente adeguata” che, pur continuando ad affermarne la sopravvivenza nel nostro ordinamento del regio decreto, ne attenua le differenze rispetto alla disciplina generale, per sottoporre a quest’ultima il rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri.
18. Il terreno in cui queste incertezze e incoerenze si manifestano con maggior chiarezza è proprio quello dei licenziamenti individuali, in cui tanto la dottrina quanto la giurisprudenza ritengono, in linea teorica, inapplicabile agli autoferrotranvieri le norme generali, sempre sul presupposto che il regio decreto contenga una disciplina compiuta ed esauriente (Cass., Sez. un., 13 luglio 1972, n. 2376; Cass., Sez. un., 12 aprile 1976, n. 1268; Cass. 20 ottobre 1978, n. 4751; Cass., 29 giugno 1979, n. 3702; Cass. 24 dicembre 1997 n. 13037). Ma si tratta anche in questo caso di una petizione di principio che porta in sé la sua stessa contraddizione, giacché è indubbio che alcuni aspetti della disciplina generale sui licenziamenti sono senz’altro applicabili agli autoferrotranvieri, come le norme relative all’obbligo della forma scritta del recesso, alla comunicazione dei motivi (Cass., Sez. Un., 27 luglio 1999, n. 508; Cass., 3 febbraio 1999, n. 941), e, in genere, alle sanzioni disciplinari, nonché, secondo la dottrina, all’onere di impugnativa del recesso, che sembra sussistere anche per questa categoria di lavoratori, per effetto della ampia formulazione dell’art. 32 della legge n. 183/2010.
19. La contraddizione si è resa palese nei licenziamenti collettivi. Una prima tesi, sia di dottrina sia di giurisprudenza, riteneva che il regio decreto, in quanto appunto disciplina compiuta ed organica della messa in mobilità e delle procedure di riduzione di personale (art. 26) fosse impermeabile alle norme contenute nella legge generale del 23 luglio 1991, n. 223.
20. E’ poi intervenuto l’art. 6, comma 17°, del d.l. 20 maggio 1993, n. 148, convertito in legge 19 luglio 1993, n. 236, nel testo risultante dalla modifica introdotta dall’art. 7 del d.l. 23 ottobre 1996, n. 542, convertito in legge 23 dicembre 1996, n. 649, che ha aggiunto nell’art. 3 della legge 23 luglio 1991, n. 223, il comma 4-bis, che così dispone “*Le disposizioni in materia di mobilità ed il trattamento relativo si applicano anche al personale il cui rapporto sia disciplinato dal r.d. 8 gennaio 1931, n. 148, che sia stato*

licenziato da imprese dichiarate fallite, o poste in liquidazione, successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge”, .
E' stata così sollevata questione di legittimità costituzionale della norma in esame sotto il profilo della disparità di trattamento tra lavoratori privati e autoferrotranvieri in ragione del discrimine temporale, costituito dalla data di dichiarazione di fallimento o di liquidazione dell'azienda.

21. La Corte costituzionale, con la sentenza del 13 giugno 2000, n. 190, ha ritenuto non fondata la questione, *“nei sensi di cui in motivazione”*, sul dichiarato presupposto della generale applicabilità della legge n. 223/1991 (anche) nei suoi aspetti procedurali agli autoferrotranvieri e ciò già prima della introduzione del comma 4 *bis* nell'art. 3. La Consulta ha infatti affermato che *“i pur ancora residuali elementi di specialità del rapporto di lavoro dei dipendenti di aziende autoferrotranviarie non giustificherebbero - come già affermato da questa Corte nella citata sentenza n. 226 del 1990 - una disciplina differenziata quanto alle mere garanzie procedurali di intimazione del licenziamento collettivo, che non hanno implicazioni finanziarie per tali aziende, ne' interferiscono sulla funzionalità ed efficienza del servizio pubblico che le stesse assicurano. La prevista delegificazione della disciplina di tale rapporto (art. 1 della legge n. 270 del 1988) ha da una parte reso cedevole rispetto alla contrattazione collettiva il plesso normativo rappresentato dal r.d. 8 gennaio 1931 n. 148; d'altra parte ha affievolito la specialità del rapporto stesso dovendo la contrattazione collettiva - autorizzata a sostituire la disciplina speciale - essere comunque rispettosa della disciplina generale del rapporto di lavoro subordinato”*. Ed ha aggiunto che *“ la normativa comunitaria non include le imprese autoferrotranviarie tra quelle (espressamente elencate) alle quali non si applicano le garanzie procedurali per i licenziamenti collettivi”*.
22. Ora, è indubbio che l'art. 26, integrato anche dall'accordo interconfederale del 26/11/1947, preveda una complessa disciplina in caso di licenziamenti rientranti nell'ambito di applicabilità dell'art. 26 del regio decreto; così come è indubbio che essa abbia elementi di specialità, quale la necessità di una preventiva autorizzazione governativa per procedere ai processi di riduzione del personale, nonché l'obbligo per l'azienda di evitare i recessi qualora l'agente possa essere adibito a mansioni inferiori a quelli della propria qualifica. Nondimeno, non sembra più contestabile che i processi di riduzione del personale nelle ipotesi previste dall'art. 26 r.d. cit. siano ormai assoggettati alla disciplina generale dei licenziamenti collettivi. Al riguardo si è osservato in dottrina che l'autorizzazione governativa, *“non meglio definita”*, sembra porsi in contrasto con la previsione dell'art. 41 Cost., mentre la mancata previsione di un coinvolgimento nella procedura delle organizzazioni sindacali appare difficilmente compatibile con le direttive comunitarie.



23. In tal senso si è già espressa questa Corte in numerose pronunce, in cui si è affermato che le disposizioni procedurali previste per i licenziamenti collettivi dalla legge n. 223 del 1991 sono applicabili anche alle aziende autoferrotranviere e, in caso di dichiarata inefficacia o invalidità dei recessi, deve ritenersi anche l'applicabilità dell'art. 18 legge n. 300 del 1970, come previsto dall'art. 5 della citata legge n. 223/1991, senza che le suddette garanzie procedurali possano ritenersi incompatibili con le previsioni dell'art. 26 all. A al R.D. n. 148 del 1931, atteso che tale norma (che, nel disciplinare l'esonero del personale ferroviario in caso di riduzione di posti, autorizza l'assegnazione dei dipendenti in esubero a mansioni inferiori alla qualifica come alternativa al licenziamento) si pone su di un piano assolutamente diverso da quello procedimentale regolamentato dall'art. 24 legge n. 223/1991, che, tra l'altro, coinvolge anche le rappresentanze sindacali (Cass., 2 marzo 2001, n. 3063; Cass., 20 maggio 2002, n. 7309; da ultimo, Cass., 8 agosto 2011, n. 17090).
24. La previsione dell'art. 26 del regio decreto, posta a base della decisione impugnata, non prevede alcuna distinzione tra licenziamenti individuali e licenziamenti collettivi, sicché la sua sfera di applicazione comprende non solo il licenziamento che coinvolge una pluralità di lavoratori ma anche il licenziamento del singolo agente: mal si comprenderebbe, pertanto, sul piano della sopravvivenza della disciplina speciale, una distinzione che oggi non appare più giustificabile alla luce della completa parificazione del personale addetto ai servizi di pubblico trasporto.
25. Diviene così rilevante, ai fini della soluzione della controversia in esame e dell'affermazione del principio di diritto *ex art. 384, comma 1°, c.p.c.*, verificare se anche per il licenziamento individuale per giustificato motivo oggettivo per soppressione del posto di lavoro possa dirsi ormai superata – ed entro quali limiti – la disciplina contenuta nella norma di cui all'art. 26 del regio decreto, in favore della disciplina in tema di licenziamenti individuali, e in particolare dell'art.3 legge 15 luglio 1966, n.604, quale norma inderogabile di carattere generale (in tal senso, ma con riguardo alla diversa ipotesi dell'esonero del lavoratore per inabilità al servizio di cui all'art. 27 allegato A, Cass., 11 maggio 2000, n. 6057).
26. Per le ragioni sopra esposte il Collegio stima che ricorrano le condizioni per la rimessione degli atti al Primo Presidente, affinché, ove condivide l'esigenza di una risposta nomofilattica al più alto livello sulla questione, valuti l'opportunità di assegnarne la trattazione e la decisione alle Sezioni unite, atteso che la suddetta questione – sia per la cospicua platea dei soggetti potenzialmente interessati sia per il valore di principio della pronuncia – può qualificarsi ai sensi dell'art. 374 c.p.c., comma 2, come "*di massima di particolare importanza*".

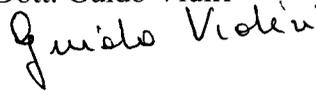
P.Q.M.

La Corte rimette al Primo Presidente per l'eventuale assegnazione alle Sezioni Unite attesa la questione di massima di particolare importanza inerente alla controversia in esame, come da ordinanza allegata.

Così deciso in Roma, 18 marzo 2015

Il Presidente

Dott. Guido Vidiri



Il Consigliere estensore

Dott. Adriana Doronzo



Il Funzionario Giudiziario
Virgilio PALAGGI
Depositato in Cancelleria
- 6 LUG. 2015
oggi,



Il Funzionario Giudiziario
Virgilio PALAGGI

