

1321 /2022

TRIBUNALE DI TREVISO

Sezione lavoro

All'udienza del 09/10/2025 davanti al giudice dott.ssa Roberta Poirè sono comparsi gli avvocati Saracino ; Del Col per ALha; Simion e Gumina per V&V; Bettiol per l'Assicurazione.

I resistenti e l'assicurazione contestano la quantificazione del danno di cui alla conclusionale risultando, in base alle tabelle di Milano e alle risultanze della CTU, un danno biologico complessivo di €52 mila; insistono in tutte le loro difese.

Il ricorrente insiste nelle proprie.

Il Giudice si ritira in camera di consiglio.

Successivamente, assenti le parti, il g.l. dà lettura della sentenza che deposita.

REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Giudice del Lavoro dott.ssa Roberta Poirè ha pronunciato la seguente

SENTENZA

nella causa iscritta al n. 1321/2022 R .G. tra

H. N. rappresentato e difeso dall'avvocato Antonio Saracino del foro di Milano presso il cui studio ha eletto domicilio

RICORRENTE

CONTRO

V&V SERVICE s.r.l. , rappresentata e difesa dagli avvocati Andrea Gumina del foro di Varese e Stefano Simion del foro di Treviso, con domicilio eletto presso lo studio del primo in Treviso

E

ALHA AIRLINES HANDLING AGENTS s.p.a. e

ALHA AIRPORT MXP s.p.a. rappresentate e difese dagli avvocati Matteo Angellilis e Moreno Del Col del foro di Treviso presso il cui studio hanno eletto domicilio

RESISTENTI

e

GENERALI ITALIA spa., rappresentata e difesa dall'avvocato Massimo Bettiol presso il cui studio ha eletto domicilio

TERZO CHIAMATO

Oggetto: infortunio sul lavoro

MOTIVI DELLA DECISIONE

1.H. N: ha esposto di essere stato dipendente di V&V Service srl quale autista di livello 3S dal 4 aprile 2011 fino al 2021, quando aveva rassegnato le dimissioni.

Premesso che tra le mansioni affidategli vi erano anche quelle di carico e scarico del camion nonché di movimentazione della merce sul camion con ausilio di transpallet, il 13 dicembre 2019 era stato vittima di un incidente presso il magazzino doganale dell'aeroporto di Malpensa gestito da Alha Air Lines Handling Agents.

Si trattava, quel giorno, di caricare sul camion i colli di cui effettuare il trasporto prelevandoli dal suddetto magazzino doganale, nella cui zona di carico si trovavano una serie di porte numerate che aggettavano sul piazzale asfaltato che si estendeva ad un livello inferiore di circa 150 centimetro (pari, grossomodo, all'altezza dei pneumatici dei mezzi pesanti da carico) rispetto al pavimento del magazzino.

I camion che dovevano caricare procedevano sul piazzale in retromarcia fino alla porta loro assegnata, il pavimento del magazzino era collegato a quello del camion da una pedana di metallo retrattile e l'autista che si occupava del carico e stoccaggio dentro il camion prelevava i colli che i magazzinieri avevano previamente collocato in prossimità della porta (naturalmente aperta).

L'incidente era occorso in quanto il ricorrente, intento a caricare il camion attraccato alla porta 66, non si era accorto che la vicina porta 65 era aperta, nonostante nessun camion ivi si trovasse e, procedendo all'indietro con il transpallet era erroneamente andato verso detta porta 65 cadendo sul piazzale asfaltato sottostante di cui si è detto. Come diagnosticato al Pronto Soccorso la caduta aveva causato *"trauma spalla sinistra, + lombare sinistra, trauma cranico, arto superiore sin., rachide bacino, caviglia sin."* e, dopo le cure del caso, l'Inail aveva riconosciuto esiti permanenti comportanti al riduzione dell'integrità al 13% per limitazione funzionale della spalla in esiti di rottura della cuffia dei rotatori, oltre che postumi al polso sinistro.

Sussisteva responsabilità sia del gestore del magazzino che del datore di lavoro.

Il gestore del magazzino aveva omesso di organizzare il lavoro in modo che le porte venissero sempre e rigorosamente chiuse una volta che il camion avesse finito il carico.

Il datore di lavoro era responsabile in quanto, pur avendo comandato i dipendenti di effettuare operazioni aggiuntive, ed anche vietate dal CCNL; rispetto alle mansioni di

autista, aveva omesso la necessaria formazione e la vigilanza a che tali mansioni fossero svolte in luoghi e con modalità rispettose delle esigenze di sicurezza.

Dall'infortunio erano derivati 391 giorni di inabilità temporanea e l'invalidità permanente del 15%; il danno patrimoniale da perdita di capacità lavorativa specifica (il ricorrente non era più stato in grado di guidare i mezzi pesanti e di sollevare pesi di sensibile entità), considerato il reddito del sinistro ed i coefficienti di capitalizzazione secondo le tabelle del CSM, era da quantificarsi in €80.473,53; quale complessivo risarcimento i resistenti, in solido tra di loro, dovevano essere condannati al pagamento di €154.596,53.

Alha Air Lines Handling Agents spa ha eccepito la carenza di legittimazione passiva in quanto il terminal di Malpensa non era da lei gestito ma da Alha Airport MXP spa.

Il ricorrente aveva, poi chiamato in giudizio Alha Air Lines Handling Agents ma indicando la partita IVA della capo gruppo Alha Holding spa.

Nel merito ha ravvisato la esclusiva responsabilità dell'occorso nel malaccorto comportamento dello stesso lavoratore che, camminando all'indietro, si era diretto verso una porta diversa da quella di propria competenza.

Ha rimarcato che avendo Inail aveva riconosciuto il risarcimento per l'invalidità del 13%, con già intentata rivalsa nei confronti di Alha, il ricorrente non poteva che agire per il solo differenziale.

Ha contestato la sussistenza di danno alla capacità lavorativa specifica.

Il datore di lavoro V&V Service srl ha anch'egli attribuito la responsabilità dell'occorso alla disattenzione del lavoratore; ha argomentato sull'assolvimento, da parte propria, degli obblighi formativi ed informativi, anche con particolare riguardo alle norme di comportamento e di sicurezza dettate dal "contratto di trasporto merci su strada per pluralità di prestazioni" concluso il 5712/19 con Alha Air Lines Handling Agents spa; ha rilevato che l'art. 30 CCNL nella versione successiva al 2017 prevedeva la possibilità che gli autisti effettuassero operazioni di carico/scarico e/o ad esse collaborassero e che nello stesso contratto individuale era prevista l'effettuazione di *"ulteriori attività diverse dalla guida connesse alla completa esecuzione del contratto di trasporto assegnato"*; ha precisato che il transpallet era manuale, non necessitante di alcuna abilitazione per l'uso; ha contestato la sussistenza del danno alla capacità lavorativa specifica, in particolare allegando che il ricorrente a marzo 2023 lavorava ancora come autista di mezzi pesanti.

Il datore di lavoro è stato autorizzato alla chiamata della propria assicurazione che si è costituita.

La causa è stata istruita con l'assunzione di prove orali e con l'espletamento di CTU medico-legale.

2. L'istruttoria svolta ha confermato la dinamica dell'infortunio descritta dal ricorrente, senza contestazioni di rilievo dei resistenti e, cioè, che nel pomeriggio del 13 dicembre 2019 nel corso delle operazioni di carico del camion all'interno del deposito doganale di Malpensa gestito da Alha, N.H., procedendo all'indietro trascinando il transpallet, anziché dirigersi verso il cassone del proprio camion in corso di carico, si era diretto verso la porta adiacente, aperta nonostante la mancata presenza di camion, così cadendo sull'asfalto sottostante (cfr. deposizioni di L. D. e Ar. J. A., che hanno anche riferito di avere urlato nel tentativo di fermare il ricorrente, che avevano visto dirigersi verso la porta aperta, al di fuori della quale nessun camion si trovava).

L'istruttoria ha altresì confermato lo stato dei luoghi e l'assetto al momento del carico; e, cioè, che tra il pavimento del magazzino ed il piano dell'asfalto del piazzale esterno vi è un salto di circa 150 centimetri, il quale viene meno solo in presenza del camion da caricare, giunto in retromarcia con l'imbocco del vano di carico in corrispondenza delle varie porte le quali, se non chiuse quando il camion si allontana, costituiscono, in effetti varchi sul vuoto privi di protezione.

Il teste G. G. S. (responsabile dell'uscita merci del magazzino teatro dell'infortunio) ha spiegato che dette porte *"vanno su e giù, si chiudono schiacciando un tasto, anzi una chiave, è all'interno del magazzino...le chiudiamo noi di Alha, non necessariamente subito, 5 minuti possono passare. E' un continuo via vai di camion tutta la giornata"*; e *"le serrande se non c'è altro camion a caricare vanno chiuse, anche per ragioni di sicurezza"*; e L. D. *"la porta dalla quale è caduto era aperta; non so da quanto tempo fosse aperta; io so che quando le ribalte non vengono usate si chiudono"*.

Alla luce di quanto sopra si osserva.

L'incidente è senz'altro avvenuto mentre il ricorrente stava svolgendo le proprie mansioni lavorative.

Di "rischio elettivo" può parlarsi quando il lavoratore si espone ad un rischio per scelta volontaria, diretta a soddisfare impulsi personali e senza alcun nesso di derivazione con lo svolgimento dell'attività lavorativa (Cass. 8988/2020) ma, nel caso di specie, il

ricorrente si stava muovendo nella zona di carico di propria competenza (cioè, in prossimità della ribalta dove i magazzinieri collocano le merci affinché i corrieri le carichino sui rispettivi mezzi) per effettuare il carico commissionatogli dal datore di lavoro con il transpallet manuale a tale scopo messo a disposizione.

La situazione di rischio si è concretizzata a causa della mancata chiusura della porta adiacente a quella impegnata dal camion di H , e tale mancata chiusura è addebitabile al gestore del magazzino che, secondo generali regole di diligenza (ancora prima che per la normativa antinfortunistica) avrebbe dovuto organizzare il lavoro in modo che le serrande delle porte aggettanti sul piazzale venissero, una volta terminato il carico, immediatamente chiuse o, quantomeno (ed al massimo), fatte oggetto di specifica vigilanza nel caso in cui il programmato arrivo di altro mezzo entro pochi minuti, avesse –in ipotesi- reso farraginoso la chiusura seguita da altra quasi immediata apertura.

L'intrinseca pericolosità (per caduta dall'alto) del varco non protetto affacciante su un piano posto ad un livello inferiore per un metro e mezzo di altezza è, invero di tutta evidenza e la fotografia 4 in atti evidenzia che tra le varie porte di carico cui i camion accedono in retromarcia non vi sono distanze tali da rendere implausibile che (oltre a qualsiasi persona in magazzino) la persona impegnata nel carico ad una determinata porta possa, nel corso del lavoro, avvicinarsi ad una delle porte immediatamente prossime (si suppone che la merce da caricare non sia di esigua quantità, che essa occupi spazio, che il carico con il transpallet richieda movimenti non necessariamente rigidamente confinati, e confinabili, allo spazio retrostante la porta di competenza; tanto più che non risultano linee di demarcazione, o barriere tra gli ambiti delle diverse porte) così concretizzandosi la situazione di rischio.

Non costa, per contro, che Alha avesse valutato con la necessaria ponderazione il suddetto rischio, quindi almeno sensibilizzando il proprio personale circa la necessità di chiudere le porte (o, come detto, vigilare sui varchi) in quanto, oltre a non essere un tanto neanche dedotto, dalla deposizione di S : risulta che, pure nota situazione di potenziale pericolo (*"le serrande se non c'è altro camion a caricare vanno chiuse, anche per ragioni di sicurezza"*), nessuna indicazione precisa era stata data, piuttosto lasciando all'iniziativa dei presenti chiudere o non chiudere le serrande (o, meglio, la valutazione del tempo durante il quale la porta poteva rimanere aperta pur in assenza di carico in corso) , senza neanche dare indicazioni sulla custodia da, comunque, garantirsi a varchi aperti.

Non risultano, invece, ravvisabili motivi di rimprovero a carico del datore di lavoro.

L'incarico al dipendente di collaborare alle operazioni di carico (chè di collaborare si tratta, dal momento che le merci venivano, dal magazzino, all'imbocco del camion trasportate dai magazzinieri) non è vietato dall'art. 30 CCNL applicato e, con il contratto individuale, le parti hanno previsto lo svolgimento da parte del dipendente, anche di mansioni ulteriori rispetto alla guida e "*connesse alla completa esecuzione*" del trasporto.

Il datore di lavoro ha documentato di avere curate la formazione in materia di sicurezza, riguardante, oltre che la formazione di carico, la "*salita e discesa da banchine*" (doc. 10), e non è neanche contestato che, dopo il contratto con Alha, fossero stati consegnati agli autisti (tra i quali il ricorrente) le norme di procedura per lo specifico lavoro di cui ai documenti 14 e 15, oltre ad essere stato elaborato il DUVRI (doc. 17).

Peraltro, l'incidente è avvenuto in quanto il lavoratore, procedendo all'indietro (come è usuale, manovrando i transpallet) ed in direzione divergente (anche se di poco) da quella che avrebbe dovuto seguire, non si è avveduto del varco incustodito, ovvero per la combinazione di due fattori entrambi al di fuori di qualunque possibilità di controllo da parte del datore di lavoro; sicchè oltre ad non essere ravvisabile alcuna violazione cautelare neanche alcuna eziologia tra evento e qualunque condotta, od omissione, datoriale può essere individuata.

L'avere, colposamente, consentito che la porta adiacente a quella di carico del ricorrente rimanesse aperta sul vuoto sottostante è stata causa essenziale del sinistro; la disattenzione del lavoratore –che, evidentemente distratto anche dalla conversazione con il collega (si legga quanto riferito dallo stesso lavoratore nella videomessaggio doc. 23 V&V), nel non guardarsi le spalle, ha preso una direzione diversa da quella che avrebbe dovuto- ha senz'altro "concorso a cagionare il danno" ex art. 1227 c.c.

Non si tratta del concorso colposo del lavoratore in senso tecnico, in quanto non viene in considerazione la colpa del datore di lavoro quanto la colpa per cose in custodia del gestore del magazzino e, pertanto, non è necessario ripercorrere gli approdi della giurisprudenza di legittimità in proposito (in base ai quali, comunque, il concorso di colpa del lavoratore sarebbe ravvisabile anche in caso di responsabilità datoriale).

Il raffronto tra la gravità delle rispettive colpe (necessario ex art. 1227 c.c.) porta a ritenere maggiormente grave la colpa di Alha in quanto consiste in una carenza

strutturale (non avere, in generale, disciplinato la questione della chiusura dei varchi in assenza di attività di carico) protratta nel tempo ed imputabile ad una organizzazione anche dotata di figure professionalmente deputate a valutazioni e iniziativa come quelle qui omesse; mentre la colpa del ricorrente consiste in una estemporanea leggerezza, ad evitare la quale nessuna collaborazione altrui poteva essere utile e le cui peggiori conseguenze dannose solo sullo stesso soggetto disattento potevano ricadere (a differenza delle omissioni di cautela imputabili all'azienda).

Quanto, invece, all'individuazione precisa del responsabile per conto di Alha, Alha Airport MXP spa è, pacificamente, il soggetto specifico che formalmente gestisce il magazzino dove è avvenuto l'incidente ma è con Alha Air Lines Handling Agents spa che V&V Service s.r.l. ha concluso il contratto in forza del quale H è stato comandato di effettuare il trasporto richiedente l'ingresso nel magazzino doganale nel quale è avvenuto l'incidente e sono le "procedure operative di sicurezza" elaborate da Alha Air Lines Handling Agents spa ad essere state allegate al contratto, oltre ad essere stata Alha Air Lines Handling Agents spa la destinataria delle diffida Inail per il recupero di quanto versato al lavoratore.

L'assunzione esterna di responsabilità in ordine al rapporto contrattuale di cui l'incidente costituisce derivazione fa, pertanto, capo a Alha Airlines Handling Agents, da cui a suo carico, in solido con Alha Airport MXP, le conseguenze dell'infortunio vanno poste.

La CTU medico legale ha, senza contestazioni, concordato con la valutazione INAIL di danno permanente al 13%; quanto all'inabilità temporanea ha quantificato in 1 giorno quella assoluta, in 60 giorni quella al 75%, in altri 60 giorni quella al 50%, in ulteriori 60 giorni quella al 25%, in 183 giorni quella al 15%; ha escluso riduzione alla capacità lavorativa specifica.

Applicando le tabelle del Tribunale di Milano nei valori medi –e non vi sono emersioni processuali che da tali valori portino a discostarsi- per l'età di 47 anni risulta il risarcimento di €38.378 per il danno biologico permanente e di €13.621,75 per il danno biologico temporaneo.

L'Inail quale danno biologico permanente ha, all'8 agosto 2025, liquidato complessivamente €21.236,12, da cui il danno differenziale è pari ad €17.141,88; nessuna detrazione va effettuata per il danno biologico temporaneo che Inail non risarcisce.

Il concorso di colpa del danneggiato lo si commisura nel 30% e per effetto della corrispondente riduzione gli importi finali sono, rispettivamente, €11.999,30 ed €9535,22, oltre interessi sulla somma devalutata al dicembre 2019 ed annualmente rivalutata fino al saldo.

I resistenti Alha vanno condannati al pagamento delle spese processuali sostenute dal lavoratore ed alle spese di CTU.

Le spese sostenute da V&V Service s.r.l. vanno poste a carico del lavoratore, rispetto a V&V soccombente.

Considerando che la chiamata dell'Assicuratore non è necessaria per azionare la garanzia, le spese tra assicurazione e chiamante si compensano.

P.Q.M.

Definitivamente decidendo

Condanna Alha Air Lines Handling Agent spa e Alha Airport MXP spa in solido al pagamento a favore di H. N. di €21.534,52 oltre interessi sulla somma devalutata al 2019 ed annualmente rivalutata fino al soddisfo; ed oltre al pagamento delle spese processuali sostenute dal ricorrente che liquida in €5388,00 oltre oneri di legge per competenze professionali ;

Rigetta la domanda nei confronti di V&V Service srl e condanna il ricorrente al pagamento delle spese processuali da V&V Service sostenute che liquida in €5388,00 oltre oneri di legge;

Compensa le restanti spese;

Pone le spese di CTU a carico di Alha Air Lines Handling Agent spa e Alha Airport MXP spa in solido in via definitiva.

Treviso, 9/10/25

Il G.L.