

PRETURA DI LANCIANO - MAGISTRATURA DEL LAVORO

1 COPIA

Memoria difensiva autorizzata

per DI CAMILLO FABIO, con gli Avv. ti Canio Salese e  
Vincenzo De Lauretis,

- ricorrente -

contro

HONDA ITALIA SPA, con l'Avv. Tito Codagnone,

- resistente -

\* \* \*

1)- DEL DIRITTO AGLI SCATTI DI ANZIANITA' ED, ALLE  
DIFFERENZE RETRIBUTIVE NON PAGATE.

La materia è stata sufficientemente esaminata  
nella relazione del ctu e le precisazioni che egli  
offre sono condivisibili in quanto ormai pacifica-  
mente accettate in dottrina ed in giurisprudenza.

L'unica indagine da compiere riguarda la de-  
correnza della prescrizione estintiva opposta da  
controparte, che non decorre a ritroso dall'agosto  
del 1993 come invece sostiene l'avversa difesa,  
bensì dalla ricezione della diffida stragiudiziale  
datata 03.03.1993, a firma dell'Avv. Salese. Ciò  
per gli effetti del combinato disposto degli artt.  
2943 ultimo comma e 1219 comma primo del codice ci-  
vile.

Dal marzo 1988 in avanti, pertanto, le somme

corrispondenti alle differenze retributive richieste sono dovute.

2)- DELLA RICHIESTA DI INQUADRAMENTO AL VII LIVELLO RETRIBUTIVO IN FORZA DELLE RESPONSABILITA' ATTRIBUITE E DELLE MANSIONI SVOLTE.

Sotto questo secondo profilo, che costituisce l'aspetto più importante della domanda, il ctu ha acquisito delle copie incomplete dei documenti indicati in ricorso ed ha invece versato in atti documenti non richiesti (e non ufficiali), effettuando tra l'altro valutazioni di merito sulla fondatezza della domanda.

Per l'espletamento dell'incarico, il consulente ha effettuato degli accessi presso il domicilio eletto della Honda e li ha acquisito la più parte dei documenti messi a disposizione. Non gli può essere imputato, quindi, di aver portato alla conoscenza del Pretore una documentazione che non corrisponde a quella che invece avrebbe dovuto essere acquisita agli atti di causa.

Per essere più precisi, ciò che la Honda ha documentato non dà nemmeno lontanamente l'idea della mole e dell'importanza dell'attività svolta dal Di Camillo ed i documenti portati nel processo non coincidono con la documentazione esistente presso

il CPA (Centro Prove Autoveicoli) di Pescara, il CSRPAD (Centro Superiore Ricerche Prove Autoveicoli e Dispositivi) di Roma nonché presso le Divisioni 41 e 48 del Ministero dei Trasporti.

Il comportamento processuale della Honda di fatto impedisce al Giudice di avere l'esatta conoscenza della qualità e della quantità del lavoro effettuato dal ricorrente e quindi delle ragioni che hanno spinto quest'ultimo a rivendicare il 7° livello retributivo. A ben vedere, però, sin dall'inizio di questa lite la Honda ha avuto come unica preoccupazione quella di svilire le prestazioni del Di Camillo nel tentativo di farlo apparire come un riempicarte o poco più.

Come se ciò non bastasse, la controparte ha consegnato al ctu un documento (il più recente organigramma di stabilimento) che non corrisponde a quello effettivamente esposto nello stabilimento medesimo fin dal mese di giugno 1993 e che aveva la casella corrispondente al capo ufficio omologazioni completamente in bianco. A riprova di quanto si afferma, si chiede espressamente di essere autorizzati ad esibire copia dell'organigramma originale a suo tempo esposto in ditta. Ulteriore conferma proviene dalla deposizione testimoniale della sig.ra

Romagnoli Carolina in riferimento al capitolo 2' del ricorso introduttivo.

In ogni caso, così come strutturati, gli organigrammi non esprimono alcunchè in ordine ai livelli di appartenenza dei dipendenti e in ordine alle responsabilità degli stessi atteso che, come emerge dalla comparazione dei medesimi, ci sono delle posizioni diverse coperte dallo stesso soggetto e posizioni vicine ai vertici coperte da personale operaio di III categoria.

Ancorchè non richiesto, il ctu ha poi effettuato una disamina in astratto della fattispecie sottoposta alla decisione del Pretore, che prescinde dall'esame delle deposizioni testimoniali ed è condizionata dalle incomplete produzioni documentali fornite dalla Honda; ebbene, il Di Camillo non vuol correre il rischio di avere una decisione sull'importanza delle mansioni da lui svolte che non si fondi sull'esame dei documenti da lui richiesti e che devono essere portati nel giudizio nella loro integrità e completezza. La questione, come dimostreremo di qui ad un momento, è decisiva!

I documenti indicati in ricorso, COMPLETI DI TUTTI GLI ALLEGATI ed attestanti l'importanza dell'attività svolta dal ricorrente, come già det-

to, sono acquisibili presso il Ministero dei Trasporti (Divisioni 41 e 48), il CSRPA di Roma ed il CPA di Pescara. Si chiede che espressamente il sig. Pretore voglia incaricare il ctu di completare la consulenza con l'acquisizione INTEGRALE dei documenti indicati.

\* \* \*

Nel corso della sua disamina, il consulente ha individuato come decisivi due fattori: il riscontro delle mansioni in concreto svolte con la declaratoria contenuta nel CCNI di categoria e le responsabilità conseguenti alle mansioni svolte, sia in ambito interno che esterno all'azienda, nei confronti degli organismi pubblici e privati con i quali la Honda Italia spa interferisce. Tali responsabilità prescindono dalla volontà aziendale in quanto direttamente riferibili alla normativa vigente ed alle mansioni oggettivamente svolte.

Avendo riguardo ai temi trattati, assume primaria importanza la circolare n. 45/1977 in data 10.06.1977 del Ministero dei Trasporti che, trattandosi di normativa e non di produzione documentale, si allega alla presente memoria in uno agli estratti di tutta la normativa riferentesi alle omologazioni di veicoli, corredata da indice.

Nella circolare 45/1977, in particolare, è specificata e raccolta tutta la procedura che porta alla omologazione dei veicoli, la cui complessità fornisce la misura dell'importanza del lavoro svolto dal ricorrente e dà l'idea della centralità che, all'interno della struttura Honda, viene attribuita all'ufficio che cura l'omologazione dei veicoli.

Basterà uno sguardo ai punti 3.1, 3.3.3, 5.1.1, 5.2.1, 5.2.3, 5.2.4, 5.5.1 per comprendere quale responsabilità gravi sul ricorrente, abilitato alla firma delle domande di omologazione al pari del costruttore o del legale rappresentante!

Questo aspetto si incastra perfettamente con quanto già emerge dalla pur incompleta e frammentaria documentazione che la Honda ha ritenuto di consegnare al ctu e dalla deposizione testimoniale del sig. Giorgetta, ex direttore del personale Honda il quale, parlando dell'importanza del servizio omologazioni, non ha potuto fare a meno di dire che: "...siccome il predetto reparto servizio tecnico ricerca, sviluppo ed omologazione era molto ampio e vitale per l'immagine ed il prodotto aziendale...".

La Honda ha quindi omesso l'allegazione della gran parte di tutto il contenuto probante delle pratiche di omologazione delle quali si era richie-

sta l'esibizione INTEGRALE! Al contrario, ha incluso in alcuni fascicoli (numeri 12 e 22) documenti ad uso interno, provenienti dal Giappone, che non fanno parte della pratica di omologazione ufficiale, trattandosi dei dati tecnici di base che poi vengono sviluppati e verificati in loco dal reparto omologazioni; ha inoltre fatto pervenire al ctu organigrammi privi di data certa e, come già detto, del tutto difformi da quelli a suo tempo affissi in azienda.

Malgrado la falcidie sopra denunziata, qualcosa è sfuggito all'attento setaccio preventivo operato dalla resistente. E si tratta di elementi di decisiva importanza per l'esito finale della causa!

Sono importanti i primi tre fascicoli di omologazione esibiti, in quanto è documentato il passo dei poteri di firma anche sui documenti e sulle domande, non solo sui verbali di prova; stes-  
so dicasi per il fascicolo n. 9; importantissimi  
sono i fascicoli numerati 21 e 23 in quanto sono  
riportate in calce ai verbali, come accade per tutte le pratiche di omologazione (pensi il giudice  
che una simile clausola appare su tutti i fascico-  
li, anche se la controparte ha avuto cura di non  
allegare le pagine che la contengono per gran parte

di essi) le conclusioni dei verbali di verifica e prova con esenzione di responsabilità dei funzionari del Ministero Trasporti circa le dimensioni di parti non espressamente specificate, la resistenza strutturale e la durata dei vari organi del veicolo. Segue la sottoscrizione dei funzionari stessi e del ricorrente. Se i funzionari che sottoscrivono non sono responsabili, chi rimane l'unico garante?

Chi garantisce all'autorità italiana ed all'intera CEE, in nome e per conto dell'azienda?

Bisogna infatti considerare che la Honda Japan spedisce in Italia le schede tecniche ed i disegni allegati affinché, previo controllo da effettuarsi a cura del ricorrente, siano poi verificati in concreto prima di intraprendere la procedura di omologazione che, per quanto riguarda le entità tecniche (dette anche componenti), acquista rilevanza europea. E queste sarebbero mansioni e responsabilità da passacarte o da riempicarte?

Proseguendo nel discorso, il fascicolo n. 23 appare di particolare importanza perché contiene al punto 3.9 una tabella che, a prima vista, chiarisce l'importanza e la delicatezza del ruolo degli omologatori, ridotti da controparte nelle sue difese a semplici automi che timbrano impersonalmente moduli



predisposti a stampa.

Emerge da questa tabella, in tutta la sua concretezza, l'opera di assistenza del Di Camillo ad un momento delicatissimo, che costituisce la fase finale dei numerosi controlli che il prototipo subisce prima di ottenere il diritto di circolare liberamente nel nostro paese.

Un primo controllo, infatti, viene compiuto nello stabilimento di Atesa, laddove il progetto ed i disegni che provengono dal Giappone vengono confrontati con il veicolo pervenuto e verificati in concreto. Possono esistere, infatti, delle anomalie o comunque delle diversità, entro un margine di tolleranza stabilito dalla legge e sta al tecnico individuarle e chiedere lumi alla casa madre la quale deciderà se inviare un nuovo prototipo o seguire vie diverse.

Le tabelle con i dati tecnici provenienti dal Giappone, inoltre, vengono sviluppate nell'ufficio omologazioni di Atesa (si confronti la deposizione testimonimiale dell'ing. Malatesta). Infatti, esse contengono alcuni parametri parziali che, non essendo sufficienti a soddisfare le prescrizioni previste dalla normativa italiana, seppur indicati, necessitano lo sviluppo completo di calcoli di ve-

rifica dei dati originariamente forniti in progetto dalla casa madre, in modo da essere presentati al CPA per le verifiche e prove di competenza.

Predisposta la domanda, si contattano gli ufficiali ministeriali competenti e, alla presenza del rappresentante della Honda, si procede alle verifiche ufficiali.

Ciò significa che i dati forniti dalla casa madre vengono dapprima verificati e filtrati in relazione alle prescrizioni tecnico-legislative vigenti nell'ufficio omologazioni di Atessa, e poi VENGONO VERIFICATI IN CONCRETO UNA SECONDA VOLTA, unitamente ai funzionari della MCTC e può capitare che emerga anche in questa sede una differenza tra quanto dichiarato dalla casa madre a firma del ricorrente e quanto concretamente accertato in loco, con l'uso di appropriati sistemi e appropriate apparecchiature. La competenza tecnica del delegato Honda, già preparatosi in base al controllo autonomamente effettuato in sede, assicura il rispetto del corretto uso degli uni e delle altre e favorisce - contribuendo a risolvere i problemi e le divergenze che possono sorgere entro determinati limiti di tolleranza che la tabella indica voce per voce -, l'omologazione del veicolo.

Senza omologazione, il veicolo non può circolare in Italia e ciò, in altre parole, significa che non è commerciabile. Si immagini cosa può significare per una fabbrica di automobili, il semplice ritardo nella omologazione per errori anche materiali riferibili all'attività dell'omologatore.

Proprio per la centralità del settore, è previsto che le domande di omologazione, ai sensi della normativa vigente (in ordine cronologico: art. 53 dpr 393/59; art. 222 dpr 420/59; art. 2 legge 27.12.73 n. 942; artt. 4 e 7 DM 29.03.1974; Circolare MINTRASPORTI n. 45/77 citata; art. 2 legge 24.03.80 n. 85; DM 30.06.88 n. 386; art. 75 DL 30.04.92 n. 285; Circolare MINTRASPORTI n. 2/93; artt. 3, 4 e 9 DM 05.04.94; Direttiva CEE 92/53) vengano sottoscritte dal costruttore o dal legale rappresentante, e ne discendono le responsabilità ivi indicate. Le domande di omologazione dei veicoli che nascono in Atessa sono sottoscritte di pugno dal Di Camillo. In ogni foglio. In ogni pagina. In ogni fotografia.

Eventuali difformità rispetto a quanto dichiarato sono a lui personalmente imputabili, indipendentemente dalla colpa riferibile all'azienda.

A questo punto, sarà più chiaro anche al Giu-

dice il perchè la controparte, dinanzi al preciso ed inequivocabile ordine di esibizione, abbia fornito in un gran numero di casi (fascicoli da 13 a 18, da 21 a 29) incartamenti privi degli allegati tecnici, compresa la relazione tecnica a firma del ricorrente ed i disegni tecnici, con le firme di conformità all'originale proveniente dal Giappone o con le variazioni certificate dal Di Camillo medesimo all'esito delle prove interne; in altri casi (fascicoli 24 e 26) sono state inserite da controparte delle copie interne ad uso dell'ufficio e non delle copie conformi a quelle presentate agli uffici ministeriali, dove invece compaiono le firme del Di Camillo sulla domanda e sugli elaborati tecnici, unitamente a numerose certificazioni di conformità agli originali presentate agli organi competenti.

Quanto al fascicolo n. 24, vi è inserita una nota di chiarimento senza data e senza firma costituente un modo surrettizio attraverso il quale la Honda tenta di ingenerare nel Pretore una falsa idea sul peso e sull'importanza del lavoro del ricorrente. La grafia della nota si riconosce per quella del Fantinelli (si confronti il documento n. 8 di parte ricorrente). Anche questo comportamento, peraltro smentito dalle prove raccolte, si commenta

da solo.

Nei fascicoli n. 20 e 28, però, vi è l'elenco di tutti i ministeri in Europa dove circola la firma del ricorrente, attestante la conformità all'originale giapponese dei disegni ed elaborati tecnici presentati per l'omologa, ottenuta in Italia con valenza per tutti i paesi CEE.

E' ben strano che la ditta resistente abbia sottovalutato l'importanza di queste firme, che evidenziano in maniera automatica le responsabilità verso i terzi del dipendente, d'importanza tale da avere in ambito aziendale pochi altri riscontri.

Ha tempo controparte ad affermare che il Di Camillo si limita ad "approntare la documentazione" e che le sue mansioni possono pertanto essere ricomprese nel livello di appartenenza. Un conto è "approntare", altro è istruire e riempire di contenuti di elevato livello e responsabilità la documentazione, per di più SOTTOSCRIVENDO COME RAPPRESENTANTE DELL'AZIENDA!.

Un semplice impiegato di concetto, nella ricostruzione che la Honda ci propone, avrebbe dovuto "predisporre" tutta la documentazione (domanda vera e propria ed elaborati tecnici) e sottoporla al capo-reparto o al rappresentante aziendale incari-

cato per la firma. Non avrebbe firmato in proprio!

Sotto questo profilo, il ctu non ha compreso l'importanza del lavoro e di quelle sottoscrizioni, laddove afferma che i documenti richiesti dall'attore attesterebbero soltanto la "semplice" compilazione di schemi e/o modulistica già predisposta (da chi?).

Si inserisce qui l'analisi del secondo fattore cui si faceva riferimento in principio.

Vero è, come dice il consulente, che l'unico riferimento decisivo è quello della identificazione e chiarificazione delle mansioni concretamente svolte e del loro confronto con la declaratoria contenuta nel CCNL di categoria.

Vero è, altresì, che le mansioni superiori richieste devono essere prevalenti rispetto a quelle tipiche della categoria di inquadramento (se firme e responsabilità vanno di pari passo come si è cercato di dimostrare, il criterio della prevalenza appare chiaramente soddisfatto); sulle responsabilità e sul grado di autonomia abbiamo detto abbastanza e le deposizioni testimoniali dei colleghi dell'ufficio omologazioni quanto all'autonomia nei rapporti interni nonchè dei funzionari degli uffici ministeriali quanto al grado di autonomia dimostra-

to dal Di Camillo nei rapporti esterni hanno in più punti concordemente e con forza sottolineato l'esistenza di un grado di autonomia di gestione completa ed assoluta delle pratiche di omologazione. L'acquisizione integrale della documentazione, se necessario, dimostrerà il resto.

Vero è, inoltre, che la posizione di supremazia gerarchica del Fantinelli (mai comunicata al ricorrente prima del provvedimento di contestazione di addebito e mai comparsa in alcun organigramma prima dei fatti contestati) non osta minimamente al riconoscimento di quanto richiesto e non è rilevante per la soluzione dei problemi in contestazione.

Inutile, pertanto, è l'insistenza con la quale si tenta di evidenziarla: i colleghi di lavoro hanno confermato che, mentre nei loro confronti era stata esplicitata una chiara dipendenza gerarchica dal Fantinelli, nulla di simile era mai stato indirizzato in alcun modo al Di Camillo che, come è stato dimostrato, è colui che ha realmente retto l'ufficio omologazioni fin quando il Fantinelli non ha acquistato completa autonomia.

Della circostanziata deposizione della Romagnoli Carolina emerge che il "corso di istruzione" che il Di Camillo ha tenuto per rendere il Fanti-

nelli "idoneo" all'espletamento delle pratiche di omologazione è durato assai più dei tre mesi continuativi previsti dalla normativa, al di là della intestazione formale dei ruoli direttivi dell'azienda.

Ne consegue l'acquisizione del diritto alla corrispondente qualifica, essendosi realizzate le condizioni previste dall'art. 2103 cc.

Se poi è interesse dell'azienda sottolineare la preminenza gerarchica del Fantinelli, così sia: ciò tuttavia non sposta i termini del problema per quel che riguarda la posizione del Di Camillo il quale "...oltre alle caratteristiche indicate nella declaratoria della VI categoria", possiede addirittura quell'alta specializzazione ed importanza riferibile alla VII categoria che rivendica.

Le eventuali altre mansioni dell'ing. Fantinelli o la sua presunta supremazia gerarchica non sono elementi decisivi di giudizio per negare al ricorrente il 7° livello posto che la rivendicazione avviene precipuamente per l'alta specializzazione e per l'importanza della di lui attività ai fini della realizzazione degli obiettivi aziendali.

La declaratoria della contrattazione nazionale ed aziendale non qualifica espressamente le mansio-



ni e le responsabilità dell'omologatore. Per quanto spiegato in precedenza, però, essendo pacificamente escluso che dette responsabilità possano essere riferite al 5° livello super, resta da capire se debbano essere inquadrate nel 6° o nel 7°.

La Honda le ha sempre inquadrate nel 7°.

Se ciò ancora non bastasse, nella declaratoria del 6° livello non c'è traccia di un'attività che abbia rilevanza esterna sul tipo di quella espletata dal Di Camillo e dal Fantinelli e, prima di loro, dall'ing. Malatesta.

Ognuno intende, e meglio lo si potrebbe comprendere dall'esame della documentazione INTEGRALE, che non è il Di Camillo a dire a se stesso che svolge una funzione di alta specializzazione ed importanza ai fini della realizzazione degli obiettivi aziendali: sono i fatti, le firme, la rappresentanza legale dell'azienda ai fini delle procedure di omologa, che rendono chiara la rispondenza di tali mansioni ad un livello superiore al 6°.

Soltanto muovendo da queste premesse di fatto, pertanto, potrà aversi una corretta lettura di un excursus giurisprudenziale ondivago e legato al clima politico dei tempi in cui si è formato.

Dopo la sentenza della Corte Costituzionale n.

103 del 09.03.1989 (la quale affermava la possibilità del giudice di controllare l'inquadramento del lavoratore anche in funzione dell'ottemperanza al principio generale della parità di salario a parità di lavoro) e le conformi decisioni della suprema corte n. 1888 del 08.03.1990 e n. 947 del 09.02.1990, l'orientamento sembrava evolversi in senso più favorevole al lavoratore. Una più recente decisione (n. 4200 del 06.04.92) è tornata invece a ribadire concezioni che sembravano superate: la determinazione della qualifica spettante al lavoratore andrebbe cioè effettuata non già sulla base di una comparazione con le mansioni svolte da altri lavoratori e con l'inquadramento ad essi attribuito, ma solo sulla base delle mansioni effettivamente svolte dal lavoratore stesso e del riferimento alle norme contrattuali relative alla qualifica.

La Corte Costituzionale aveva infatti precisato che, in base all'art. 41 Cost., il potere di iniziativa dell'imprenditore non può esprimersi in termini di pura discrezionalità o addirittura di arbitrio, ma deve essere sorretto da una causa coerente con i principi fondamentali dell'ordinamento e in specie non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicu-

rezza, alla libertà e alla dignità umana.

Secondo la Corte suddetta, le norme richiamate sono anche di attuazione di principi contenuti in vari atti e convenzioni internazionali: in particolare, la Dichiarazione dei Diritti dell'Uomo (resa esecutiva con legge 04.08.1955 n. 848) secondo cui ogni individuo, senza discriminazione, ha diritto ad uguale retribuzione per uguale lavoro e la Convenzione OIL del 06.06.1962 (ratificata con legge 13.07.1966 n. 657) secondo cui gli Stati aderenti debbono sopprimere ogni discriminazione con specifico riguardo al salario che dovrà essere stabilito in conformità al principio "a lavoro uguale salario uguale" in uno stesso processo produttivo ed in una stessa impresa.

L'ultima marcia indietro della Cassazione, a ben vedere, non incide più di tanto nella soluzione della causa oggi in decisione perchè, a parte il Fantinelli che è una specie di "controinteressato" nel presente giudizio, TUTTI gli altri testimoni hanno confermato l'identità assoluta di mansioni tra il Fantinelli ed il Di Camillo e l'esistenza della prassi aziendale all'interno della Honda Italia spa secondo la quale chiunque, dicesi chiunque nel corso degli anni abbia curato le domande (fir-

ma, rappresentanza, responsabilità e quant'altro)  
con poteri di intervento dall'inizio alla fine del-  
la procedura di omologazione, è stato inquadrato  
quantomeno al VII livello (vedasi Malatesta e Fan-  
tinelli).

Addirittura, e ciò potrà emergere se verrà or-  
dinato alla controparte di esibire INTEGRALMENTE la  
documentazione che solo parzialmente si è offerta  
in visione, le domande di omologazione che il Di  
Camillo oggi sottoscrive, assumendosi le responsa-  
bilità di legge, venivano inizialmente firmate dai  
manager giapponesi, ovvero dai direttori di stabi-  
limento, veri e propri vertici aziendali.

Il Pretore, avvalendosi dei poteri d'ufficio,  
al fine di rendere una decisione giusta potrà ben  
ordinare l'esibizione dei seguenti altri documenti,  
integralmente con i relativi allegati, non indicati  
in ricorso:

- Circolare Ministero Trasporti Direzione Centrale  
IV, Div. 41, prot.n. 96/4150/96(o) B21 del  
04.02.1983 ed allegati, con firma del manager giap-  
ponese;

- Circolare Ministero Trasporti Direzione Centrale  
IV, Div. 41, prot.n. 3757/4110/19/B117 del  
18.10.1984 ed allegati, con firma del manager giap-

ponese;

- Circolare Ministero Trasporti Direzione Centrale  
IV, Div. 41, prot.n. 2467/4110/19/B117 del  
24.06.1985 ed allegati, con firma del manager giap-  
ponese;

- Circolare Ministero Trasporti Direzione Centrale  
IV, Div. 41, prot.n. 1194/4110/19(o) del 12.09.1987  
ed allegati, con firma dell'Ing. Malatesta;

- Circolare Ministero Trasporti Direzione Centrale  
IV, Div. 43, prot.n. 1571/4319 del 11.08.1989 ed  
allegati, con firma dell'Ing. Malatesta.

Il periodo successivo inizia a portare le fir-  
me del Di Camillo: il fatto che il potere di firma  
su questi documenti fosse riservato a livelli di  
responsabilità tanto elevati, dimostra l'importanza  
dell'attività documentata per la realizzazione de-  
gli obiettivi aziendali.

Oltre ai direttori di stabilimento giapponesi,  
soltanto Malatesta e Fantinelli sono stati abilita-  
ti, nel corso di innumerevoli anni, a tali funzioni  
e sono stati entrambi retribuiti con il 7° livello.

L'unico che ancora cura le omologazioni senza  
avere avuto il corrispondente livello retributivo è  
il ricorrente e ciò è in contrasto con i principi  
ormai pacificamente affermati dalla Corte di Cas-

sazione con le sentenze 5549/85, 679/90, 9889/93 e 2748/92.

Nè si potrà affermare che il 7° livello implica un maggior raggio di azione del Fantinelli rispetto alle mansioni del ricorrente: il cuore dell'attività è sempre stato l'omologazione di autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori e motori marini ed il servizio omologazioni è uno dei più prestigiosi in assoluto all'interno dell'azienda.

Le mansioni di VII livello appaiono perfettamente corrispondenti a quelle svolte dal ricorrente con particolare riferimento alla "notevole esperienza acquisita a seguito di prolungato esercizio delle funzioni" (il Di Camillo lavora ormai da 10 anni alle omologazioni) ed allo svolgimento di "attività di alta specializzazione ed importanza ai fini dello sviluppo e della realizzazione degli obiettivi aziendali": e proprio per questo abbiamo parlato della centralità del servizio omologazioni: una macchina non omologata è soltanto un pezzo di ferro che non può circolare sul territorio italiano e non ha alcun valore commerciale.

Al ricorrente spetta la qualifica di "quadro", di cui alla legge 13.05.1985 n. 190: il Di Camillo ha ampiamente superato, nello svolgimento delle sue

funzioni, il mero esercizio operativo dei compiti, unendovi responsabilità che meritano la corrispondente considerazione di livello retributivo.

3)- DELLA ILLEGITTIMA COMMINATORIA DI SANZIONE DISCIPLINARE.

L'implacabile accusatore Ing. Fantinelli, messo alle strette in sede di deposizione testimoniale, non ha potuto far altro che riconoscere come scritto di suo pugno il bigliettino indicato al n. 8 dell'elenco documenti prodotto dal ricorrente.

E' incredibile come, di fronte al doveroso rifiuto di un dipendente onesto ad eseguire una disposizione illegale, l'azienda abbia comminato una sanzione disciplinare! La retrodatazione in un giorno di assenza per malattia dal servizio del Di Camillo sarebbe stata un falso.

L'invio di una pratica incompleta, inoltre, non avrebbe prodotto, così come non ha prodotto, alcun effetto immediato: la pratica è stata tenuta in sospenso dal Ministero fino a quando la documentazione, nei tempi necessari, non è stata integrata. Mai e poi mai il Di Camillo avrebbe dato per allegati alla pratica ed inviati al Ministero documenti che in effetti non lo fossero stati.

Nessuna risposta scorretta, e men che mai of-

fensiva, è stata indirizzata al Fantinelli, che nella sua relazione ai superiori parla di "civile discussione": vi è stata soltanto da parte del ricorrente l'ovvia precisazione, risultata veritiera, di ignorare la qualità di superiore gerarchico del collega che, fino a poco tempo prima (anche questo è stato provato), era stato istruito dal ricorrente medesimo per quello che concerneva le omologazioni.

E' infine risultata ugualmente infondata la circostanza secondo la quale il Di Camillo avrebbe svolto il lavoro con "voluta lentezza". Tutto è andato come al solito. Si era soltanto messo in moto il meccanismo ritorsivo dell'azienda esercitato attraverso l'ing. Fantinelli.

E' di chiara evidenza che il provvedimento sanzionatorio deve essere dal Pretore dichiarato illegittimo.

Ne discendono importanti conseguenze sia in ordine alla restituzione della somma trattenuta e sia in ordine ai danni morali subiti dal ricorrente di fronte al provvedimento medesimo, per la perdita di prestigio e di considerazione di fronte ai colleghi ed ai dirigenti Honda (giurisprudenza copiosa e costante). Tale danno dovrà essere da controparte risarcito, previa liquidazione da operarsi in via



equitativa dal Pretore.

Per tutto quanto esposto, il ricorrente insiste per l'accoglimento delle rassegnate conclusioni di merito salva l'incidenza dell'eccepita prescrizione nei termini precisati nella presente memoria.

Insiste altresì per l'integrale acquisizione della documentazione evidenziata in ricorso e di quella ulteriore sopra indicata.

Con ogni conseguente statuizione.

Si allega copia per estratto della normativa richiamata.

Pescara-Lanciano, 28.11.1994

Avv. Canio Salese

Avv. Vincenzo De Lauretis

