

**Consulenza del lavoro**

**Drago Francesca**

**AUTOTRASPORTATORI: IL RIPOSO SETTIMANALE REGOLARE NON PUÒ ESSERE EFFETTUATO  
A BORDO DEL PROPRIO VEICOLO**



Si va verso una regolamentazione per le aziende di autotrasporto che si servono di autisti che vivono all'interno dell'automezzo dell'azienda?

Questa è una pratica che purtroppo ha preso piede nelle imprese di trasporto site nel centro nord, in particolare nella regione dell'Emilia-Romagna, dove oramai gli autisti italiani vengono licenziati per far posto ad autisti di origine slave e polacche, autisti che per necessita vivono letteralmente sul mezzo che l'azienda di trasporto (anche di grande dimensioni) gli consegna per gestirli quasi in maniera autonoma.

Autisti che sono sempre in strada senza usufruire di alcun riposo in violazione del Regolamento n. 561/2006.

La **Sentenza** della **Corte di giustizia UE** relativa alla causa **C-102/16 del 20 dicembre 2017**, fornisce chiarimenti in merito alla corretta applicazione della disciplina comunitaria in tema di **periodo di riposo** del conducente che effettua il trasporto di persone e di merci su strada.

Il caso concreto riguarda un'impresa di trasporto belga la quale ha proposto ricorso di fronte al Consiglio di Stato del proprio Paese chiedendo l'annullamento di un Regio Decreto che consente di infliggere un'ammenda qualora il conducente di un camion effettui il periodo di riposo settimanale regolare a bordo del proprio veicolo. L'impresa sostiene la fondatezza del ricorso sulla base di un evidente incompatibilità del Regio Decreto in questione con il principio di legalità penale, che sanziona il fatto di effettuare il periodo di riposo settimanale a bordo del veicolo, senza che il Regolamento n. 561/2006 preveda tale divieto. Di contrario avviso, invece, lo Stato Belga, secondo il quale dal Regolamento risulta chiaramente che un conducente non possa effettuare il periodo di riposo settimanale a bordo del proprio veicolo. In sede di ricorso il giudice nazionale belga ha deciso di sospendere il giudizio in attesa di indicazioni della Corte UE sulla corretta interpretazione da dare alla normativa europea e sulla compatibilità della disciplina nazionale con la medesima.

La questione sottoposta al vaglio della Corte di Giustizia dell'Unione Europea è incentrata sull'interpretazione di due diversi articoli del **Regolamento n. 561/2006** che ha armonizzato alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, modificando i regolamenti del Consiglio CEE n. 3821/85 e il numero 2135/98.

Il citato Regolamento del 2006, come già accennato ha come principale finalità quella di migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti nonché la sicurezza stradale in generale.

Esso, all'art 4, definisce il "**periodo di riposo**" che può essere:

- *giornaliero*: periodo durante il quale il conducente può liberamente disporre del suo tempo;
- *settimanale*: periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo comprendendo lo stesso il "*periodo di riposo settimanale ridotto*";
- **settimanale regolare**: ogni tempo di riposo di **almeno 45 ore**
- *settimanale ridotto*: quando sia inferiore a 45 ore, che può essere ridotto fino a una durata minima di 24 ore continuative.

L'articolo 8, paragrafo 8 del Regolamento n. 561/2006 stabilisce che

*"in trasferta, i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti possono essere effettuati nel veicolo, purché questo sia dotato delle opportune attrezzature per il riposo di tutti i conducenti e sia in sosta"*.

La Corte richiama la finalità dell'art. 8, par. 6 e 8 del Regolamento n. 561/2006 che, nel **vietare** al conducente di effettuare i periodi di riposo settimanale regolare a bordo del veicolo, è volta a realizzare gli **obbiettivi del Regolamento**, consistenti nel **miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti** e della sicurezza stradale.

La Corte osserva che, nonostante l'incontestabile miglioramento verificatosi negli ultimi anni nella progettazione delle cabine dei veicoli, le stesse costituiscono un luogo di riposo idoneo a periodi di riposo più lunghi dei periodi di riposo giornaliero e dei periodi di riposo settimanali ridotti.

Il luogo in cui trascorrere i **periodi di riposo settimanali regolari** dovrebbero presentare **determinate condizioni** di alloggio atte a renderle idonee e adeguate.

Se l'art. 8 del Regolamento venisse interpretato nel senso della possibilità per il conducente di effettuare i periodi di riposo settimanali regolari a bordo del proprio veicolo, ciò porterebbe alla conseguenza di consentire allo stesso di effettuare la totalità dei propri periodi di riposo nella cabina del veicolo.

In tale caso i periodi di riposo verrebbero effettuati dal conducente in un luogo inidoneo: attraverso questa interpretazione dell'articolo 8 non si realizzerebbe alcun miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti, ponendosi in contrasto con gli obbiettivi che hanno ispirato l'emanazione del Regolamento n. 561/2006.

Sulla base di queste considerazioni la Corte dichiara che *“l’art. 8, paragrafi 6 e 8 del Regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che **un conducente non può effettuare i periodi di riposo settimanali regolari a bordo del proprio veicolo**”*.

Per quanto il principio di legalità dei reati e delle pene, dispone che nessuno possa essere condannato per un’azione o un’omissione che, al momento in cui è stata commessa, non costituiva reato secondo il diritto interno o il diritto internazionale.

Il predetto **principio di legalità**, sancito nella Carta dei diritti fondamentali si pone a garanzia del cittadino e quale espressione del principio della certezza del diritto.

La Corte ribadisce che l’art. 8, paragrafi 6 e 8 del Regolamento del 2006 contiene il **divieto** di effettuare i periodi di riposo settimanali regolari a bordo del veicolo, senza prevedere alcuna sanzione.

L’art 19 del Regolamento n. 561/2006, seguito da una costante giurisprudenza impone però agli Stati membri l’obbligo di stabilire sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni di tale regolamento e di adottare i provvedimenti necessari a garantirne l’applicazione.

Posto che spetta agli Stati membri adottare le sanzioni per le infrazioni delle disposizioni del Regolamento.

Il Regolamento n. 561/2006, disciplinando i periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e merci su strada persegue svariati obiettivi:

- armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre;
- migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale;
- ottimizzare il controllo e l’applicazione da parte degli Stati membri;
- promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada.

Per quanto riguarda l’ordinamento italiano, il riposo settimanale è un diritto di ciascun lavoratore, previsto e tutelato dall’art. 36 co. 3 della Costituzione ed è finalizzato, al pari delle ferie, alla reintegrazione delle energie psico-fisiche della persona, ed al non eccessivo affaticamento della stessa, anche in funzione della prevenzione di eventi infortunistici.

**In quanto diritto strettamente collegato con la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, l’art. 36 lo definisce un diritto irrinunciabile.**

Il **riposo settimanale** trova la propria disciplina nell’articolo 9 del D. Lgs.vo n. 66/2003 che è stato in parte modificato dalla Legge n. 133/2008 e presenta le seguenti caratteristiche:

- **periodicità settimanale**: dal 25 giugno 2008 (data di entrata in vigore del D.L n. 112/2008, successivamente convertito con modifiche dalla Legge n. 133/2008)

La periodicità del riposo settimanale è calcolata come media in un periodo non superiore a 14 giorni;

- **durata di almeno 24 ore**;
- **consecutività** (ritenuta inderogabile dalla Corte Costituzionale in quanto elemento essenziale del riposo settimanale);
- **cumulo** con il riposo giornaliero;

Nelle disposizioni richiamate e nella giurisprudenza non troviamo alcun riferimento alla possibilità per il lavoratore di effettuare il riposo settimanale a bordo del proprio veicolo.

Sostanzialmente la normativa interna si è sostanzialmente allineata al Regolamento summenzionato.

Ma le sanzioni per il mancato riposo in un luogo idoneo?

Possiamo dire che questo vuoto legislativo è in linea con la politica di deregulation del settore dei trasporti che ormai da anni assistiamo sia a livello nazionale che europeo.