

Cassazione civile sez. lav., 12/05/2022, n. 15230

RAGIONI DELLA DECISIONE

OGGETTO DEL PROCEDIMENTO PRINCIPALE E FATTI PERTINENTI.

1. La società (omissis) S.p.A. Ã una azienda di trasporto pubblico locale della Regione (omissis); opera per il trasporto di passeggeri nel territorio della Regione ed Ã controllata dalla amministrazione regionale.
2. Il sig. (omissis) e gli altri lavoratori in questa sede controricorrenti (in prosieguo: i lavoratori) sono dipendenti della societÃ ARST, con mansioni di autisti del trasporto di passeggeri su strada; tutti i lavoratori sono addetti al deposito di (omissis) sito nel Comune di (omissis).
3. I lavoratori in data 5 settembre 2011 hanno depositato ricorso al Tribunale di Oristano, lamentando la violazione del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (in prosieguo: il regolamento).
4. In particolare, hanno dedotto che nel periodo compreso tra l'11 aprile 2007, data di entrata in vigore del regolamento ed il 6 dicembre 2010 ciascuno di essi, a causa dei turni di lavoro imposti dal datore di lavoro, non ha goduto del riposo settimanale (regolare) (definito dall'art. 4 lett. h del regolamento come tempo di riposo di almeno 45 ore) per complessive 953,30 ore di riposo non goduto ed ha superato il limite massimo bisettimanale del periodo di guida di 90 ore, di cui all'art. 6, n. 3 del regolamento, per un totale di 752 ore eccedenti.
5. Hanno chiesto al Tribunale di condannare il datore di lavoro (omissis) S.p.A. a pagare loro un indennizzo e/o compenso parametrato alle ore di riposo non goduto ed alle ore in esubero rispetto al predetto limite di guida, complessivamente quantificato in Euro 13.839,60 per ciascun autista.
6. A fondamento della domanda i lavoratori hanno esposto di seguire una rotazione di turni di lavoro che Ã identica per ognuno di essi, sulla base della quale sono state calcolate le ore di mancato riposo e di guida eccedente come rispettivamente illustrato negli allegati A e B al ricorso uguali per ogni autista.
7. Il Tribunale ha accolto integralmente la domanda (ha ridotto l'importo dell'indennizzo del 50% per i soli lavoratori (omissis) e (omissis), in ragione del minor periodo di lavoro come autisti).

8. (*omissis*) S.p.A. ha proposto appello dinanzi alla Corte d'Appello di Cagliari.
9. Il giudice dell'appello ha acquisito da (*omissis*) S.p.A. il prospetto completo dei turni di lavoro effettivo di ciascun autista nel periodo di causa ed ha ridotto il *quantum* della condanna del datore di lavoro, operando il ricalcolo individuale dell'indennizzo, sulla base della presenza in servizio.
10. Nel resto, ha respinto l'appello di (*omissis*) S.p.A..
11. Ha ritenuto infondata la difesa di (*omissis*) S.p.A. secondo la quale nella fattispecie di causa ricorrerebbe l'ipotesi di inapplicabilità del regolamento prevista dall'art. 3, lett. a) del medesimo regolamento (autoveicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 50 chilometri).
12. Tale tesi era basata da (*omissis*) S.p.A. sul fatto che solo in alcuni turni di lavoro (ed, in questo caso, per una sola volta o, molto raramente, due) gli autisti avevano coperto tratte superiori ai 50 Km.
13. (*omissis*) S.p.A. aveva inoltre dedotto che da marzo 2009 erano stabilite due turnazioni, condivise dalle organizzazioni sindacali, seguite dai lavoratori a rotazione: una di nove settimane, composta da turni con percorrenze superiori ai 50 Km, nella quale erano applicati i riposi previsti dal regolamento; l'altra, di dieci settimane, composta da turni inferiori ai 50 Km., nel corso della quale il regolamento non veniva applicato.
14. Il giudice dell'appello, nel respingere tali difese, ha evidenziato che dalle schede relative a ciascun turno-percorso risultava che in ogni turno di lavoro l'autista percorreva più di 50 Km: in alcuni casi tale distanza era coperta senza effettuare fermate intermedie; in altri, la distanza tra una fermata e l'altra era inferiore ai 50 Km. ma il tragitto complessivo era comunque assai più lungo.
15. Ha aggiunto che nella specie neppure era chiaro quale fosse il capolinea dovendo gli autisti raggiungerne più di uno nella giornata di lavoro (ad esempio, nel percorso (*omissis*), per complessivi 200 Km circa).
16. A giudizio della Corte d'appello il percorso identifica nel trasporto extraurbano il tragitto complessivo compiuto dal conducente nella giornata di lavoro; il limite dei 50 Km esclude dall'applicazione del regolamento solo gli autisti urbani che coprono tratte brevi e frequenti.
17. Il giudice dell'appello ha altresì respinto la tesi di (*omissis*) S.p.A. secondo la quale per verificare il rispetto del limite orario di guida bisettimanale, di cui all'art. 6, punto 3, del regolamento occorre tenere conto soltanto del tempo passato dall'autista al volante.

18. Ha evidenziato che il limite bisettimanale di 90 ore, di cui al predetto art. 6, punto 3, Ã riferito al âperiodo di guidaâ complessivo.

19. Ha osservato che, secondo la definizione del precedente art. 4, del regolamento, lett. k), il âperiodo di guida giornalieroâ Ã il periodo complessivo di guida compreso tra due periodi di riposo giornaliero (o tra un periodo di riposo giornaliero ed un periodo di riposo settimanale) mentre la durata della guida effettiva Ã definita dalla precedente lett. j) dello stesso art. 4 âtempo di guidaâ; da tali definizioni il giudice dellâappello ha tratto la conclusione che il periodo di guida giornaliero coincide con il turno di lavoro giornaliero.

20. (*omissis*) S.p.A. ha impugnato la sentenza dellâappello dinanzi a questa Corte di Cassazione, contestando, con due distinti motivi di censura, la interpretazione enunciata dal giudice dellâappello: del termine âpercorsoâ, di cui allâart. 3, lett. a) del regolamento; della espressione âperiodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutiveâ, di cui allâart. 6, n. 3 del regolamento. I lavoratori hanno resistito con due distinti atti di controricorso.

LE DISPOSIZIONI RILEVANTI DEL DIRITTO DELLâUNIONE.

1. Il ricorso di (*omissis*) S.p.A. investe questa Corte della interpretazione del regolamento CE n. 561/2006 del parlamento Europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, relativo allâarmonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 1), nel prosieguo indicato come âregolamentoâ.

2. In relazione al periodo di causa (aprile 2007- dicembre 2010) non trovano applicazione le modifiche introdotte dal regolamento (UE) n. 2020/1054.

3. Eâ pacifico che la fattispecie di causa rientra nellâarea di applicazione del regolamento ai sensi dellâart. 2, paragrafo uno, lett. b) del medesimo regolamento, in quanto (*omissis*) S.p.A. effettua trasporto su strada di passeggeri con veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare piÃ¹ di nove persone compreso il conducente e sono destinati a tal fine. Il trasporto Ã effettuato allâinterno del territorio dellâUnione (nella Regione Sardegna dello Stato italiano).

4. Le due questioni interpretative sottoposte a questa Corte riguardano rispettivamente:

â lâart. 3, lett. a) del regolamento, secondo il quale:

â il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:

a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri?•. â?? lâ??art. 6, paragrafo 3, del regolamento, a tenore del quale:

â??Il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare 90 oreâ?•.

5. Non vi sono disposizioni pertinenti di diritto nazionale.

6. Nel diritto interno il D.Lgs. 19 novembre 2007, n. 234, entrato in vigore per i lavoratori dipendenti il 1 gennaio 2008, ha attuato la direttiva 2002/15/CE del Parlamento e del Consiglio dellâ??11 marzo 2002, concernente la organizzazione dellâ??orario di lavoro delle persone che effettuano spedizioni mobili di autotrasporto; non sono denunciate violazioni di tale normativa.

7. La L. 14 febbraio 1958, n. 138 continua a regolare, invece, lâ??orario di lavoro del personale degli automezzi pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto viaggiatori nelle ipotesi in cui si applica la esenzione di cui allâ??art. 3 lettera a) del regolamento.

PRIMA QUESTIONE PREGIUDIZIALE.

1. La prima questione attiene alla interpretazione dellâ??art. 3, lett. a) del regolamento.

2. Eâ?? pacifico in causa che il trasporto stradale effettuato da (*omissis*) S.p.A. Ã un â?servizio regolare passeggeriâ?•, secondo la definizione data dallâ??art. 4, lett. n) del regolamento; si tratta di un servizio di trasporto di viaggiatori accessibile a tutti, con una frequenza e su un itinerario determinati ed i viaggiatori possono essere presi a bordo e deposti alle fermate preventivamente stabilite.

3. La questione posta a questa Corte deriva dal fatto che (*omissis*) S.p.A. effettua il servizio su piÃ¹ itinerari diversi e lâ??autista copre nella stessa giornata di lavoro e con lo stesso veicolo piÃ¹ di un itinerario.

4. La societÃ (*omissis*) S.p.A. sostiene che il â?percorsoâ?• â? cui si riferisce la soglia di esenzione di 50 Km. massimi â? Ã quello di ogni singolo itinerario e non Ã cumulabile con quello di altri itinerari; i due giudici dei precedenti gradi, invece, aderendo alla tesi dei lavoratori, hanno cumulato nel calcolo del â?percorsoâ?•, il chilometraggio di tutti gli itinerari coperti dallâ??autista nella stessa giornata di lavoro.

5. Osserva la Corte che dalla sentenza della Corte di Giustizia del 9 settembre 2021 in causa C-906/19, resa sulla domanda pregiudiziale di interpretazione dellâ??art. 3, lett. a) del regolamento proposta dalla Corte di Cassazione della Francia, si ricava che (punti 32 e 38 della sentenza citata) lâ??espressione â?veicoli adibitiâ?• per il trasporto di passeggeri in â?servizio regolareâ?• il cui percorso non supera i 50 chilometri, riguarda unicamente i veicoli adibiti a tale trasporto in via

esclusiva (a meno che il veicolo sia utilizzato a tale scopo solo occasionalmente) sicché il regolamento si applica ai veicoli adibiti in via promiscua a tratte sia inferiori che superiori ai 50 chilometri.

6. Nella fattispecie esaminata dalla Corte di Giustizia si discuteva dell'obbligo del conducente del veicolo di inserire la carta del conducente nel tachigrafo, che è stato affermato anche nei giorni in cui il veicolo era adibito al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 50 Km.

7. Nella vicenda di causa, tuttavia, controversa la stessa definizione di "percorso" del veicolo, in quanto, come si è detto, gli autisti coprono con lo stesso veicolo itinerari diversi, nella stessa giornata di lavoro.

8. Ed allora è dubbio se il termine "percorso" utilizzato dall'art. 3, lett. a) del regolamento individui l'itinerario fissato dalla impresa di trasporto ai fini del pagamento del titolo di viaggio, come sembrerebbe evincersi dal riferimento letterale dell'art. 3, lett. a) del regolamento al percorso "di linea" (il servizio regolare di linea, il cui percorso o, piuttosto, designi i chilometri che un autista percorre a bordo del veicolo in una giornata di lavoro, anche coprendo più itinerari, come sembrerebbe doversi ricavare dalla finalità del regolamento di "migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale".

9. Sono ipotizzabili anche soluzioni diverse, come la distanza massima percorsa dal veicolo rispetto al punto di partenza; ciò facendo riferimento al punto 24 del considerando che, indica i veicoli esclusi dalla applicazione del regolamento ai sensi dell'art. 3, lett. a) (soggetti, come dispone l'art. 15 del regolamento, a normative di tutela meramente interne) come "veicoli impiegati nei servizi di trasporto passeggeri operanti entro un raggio di 50 Km".

10. In ogni caso nella fattispecie di causa- qualunque sia la interpretazione del termine "percorso" è pacifico che la società effettua servizio regolare passeggeri su alcuni itinerari superiori ai 50 Km.; occorre dunque stabilire se la esenzione dal regolamento possa essere applicata a singoli veicoli di (*omissis*) S.p.A. (quelli adibiti esclusivamente al trasporto di passeggeri su linee inferiori a 50 chilometri) ovvero se l'intero servizio di trasporto di (*omissis*) S.p.A. rientri nell'area di applicazione del regolamento, perché effettuato anche con veicoli adibiti a linee superiori ai 50 chilometri.

11. Il primo quesito rivolto alla Corte di giustizia è il seguente:

Se l'art. 3, lett. a) del regolamento CE n. 561/2006 del parlamento Europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio debba essere interpretato nel

senso che il termine "percorso" non superiore ai 50 chilometri si riferisce al chilometraggio dell'itinerario (linea) individuato dall'impresa di trasporto per il pagamento del titolo di viaggio, oppure al chilometraggio complessivo percorso dall'autista nel turno di lavoro giornaliero o, ancora, alla massima distanza su strada raggiunta dal veicolo rispetto al punto di partenza (raggio) o, comunque, con quale diverso criterio i chilometri del percorso vadano calcolati.

In ogni caso, se l'impresa che organizza il trasporto possa andare esente dall'applicazione del regolamento per quei veicoli che utilizza esclusivamente per coprire itinerari inferiori ai 50 Km o se l'intero servizio di trasporto dell'impresa, per il fatto che essa effettua con altri veicoli itinerari superiori ai 50 Km., sia soggetto all'applicazione del regolamento.

SECONDA QUESTIONE PREGIUDIZIALE.

12. La seconda questione sottoposta a questa Corte riguarda la definizione del "periodo di guida" di cui all'art. 6, paragrafo 3, del regolamento.

13. La società *(omissis)* S.p.A. sostiene che il periodo di guida bisettimanale massimo si riferisca alla sola attività di guida effettiva; i lavoratori, la cui tesi è stata accolta da entrambi i giudici dei gradi precedenti, che debba essere considerata la durata dell'intero turno di lavoro.

14. Osserva la Corte che l'art. 4 del regolamento contiene tre definizioni del periodo di guida:

alla lett. k), del "periodo di guida giornaliero" (il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l'inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale);

alla lett. l) del "periodo di guida settimanale" (il periodo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana);

alla lett. q) del "periodo di guida" (il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato).

15. Da ultimo, la lett. j) dello stesso art. 4 definisce "tempo di guida" la durata della attività di guida registrata (automaticamente o semiautomaticamente dall'apparecchio di controllo come definito all'allegato I e allegato IB del regolamento CEE n. 382/85 o manualmente, come richiesto dall'art. 16, paragrafo 2, del regolamento CEE n. 3821/85).

16. Secondo le deduzioni della società *(omissis)* S.p.A. il "periodo di guida" non è altro che la somma dei tempi di guida.

17. In tal senso pare deporre il punto diciassette del considerando, secondo cui «al fine di migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica nonché la sicurezza stradale in generale il regolamento prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive».

18. Nella medesima direzione può essere richiamato lo stesso art. 6 del regolamento, paragrafo 4, secondo cui i periodi di guida giornalieri e settimanali comprendono tutti i periodi «passati alla guida sia nella Comunità che nei paesi terzi».

19. Tuttavia il predetto art. 6, al successivo paragrafo 5, prevede che il conducente registri, tra le «altre mansioni», i periodi di cui all'art. 4, lett. e) (e cioè: le attività diverse dalla guida comprese nella definizione di orario di lavoro ai sensi dell'art. 3, lett. a della direttiva 2002/15/CE nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti) «nonché i periodi trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione del presente regolamento ed i tempi di disponibilità di cui all'art. 15, paragrafo 3, lett. c) del regolamento CEE n. 3821/85, dall'ultimo periodo di riposo giornaliero o settimanale effettuato».

20. Non è chiaro se tali «altre mansioni» rilevino o meno ai fini del calcolo del periodo di guida bisettimanale.

21. L'interpretazione esposta dai giudici che hanno già esaminato la causa identifica, poi, il periodo di guida con il turno di lavoro giornaliero; tale interpretazione è fondata sul riferimento, contenuto nella definizione del «periodo di guida giornaliero» (art. 4, lett. K del regolamento), al periodo compreso tra due riposi giornalieri nonché sulla distinta definizione, contenuta nell'art. 4 del regolamento, del «tempo di guida» ovvero «attività di guida registrata» e del «periodo di guida», sicché quest'ultimo sembrerebbe designare un intervallo temporale più ampio.

22. Il secondo quesito rivolto alla Corte di giustizia è il seguente:

«Se l'art. 6, paragrafo 3, del regolamento CE n. 561/2006 del parlamento Europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio debba essere interpretato nel senso che il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive è costituito dalla somma dei tempi di guida delle due settimane secondo la definizione del precedente art. 4, lett. j) oppure se esso comprenda anche altre attività e, in particolare, l'intero turno di lavoro osservato dall'autista nelle due settimane, oppure tutte le «altre mansioni» indicate dallo stesso art. 6 al paragrafo 5?».

P.Q.M.

La Corte, visto l'art. 267 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea, chiede alla Corte di giustizia dell'Unione Europea di pronunciarsi, in via pregiudiziale, sulle questioni di interpretazione del diritto dell'Unione Europea indicate ai punti 11 e 22 della motivazione che precede.

Sospende il giudizio sino alla definizione delle suddette questioni pregiudiziali.

Ordina la trasmissione di copia della presente ordinanza, unitamente agli atti del giudizio, alla Cancelleria della Corte di giustizia dell'Unione Europea.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio, il 9 febbraio 2021.

Depositato in Cancelleria il 12 maggio 2022

NDR: parziale

Campi meta

Massima : *Nel diritto del lavoro, la salvaguardia delle condizioni sociali dei lavoratori e della sicurezza stradale nel settore dei trasporti, pilastri della legislazione europea, Ã intrinsecamente subordinata alla precisione delle definizioni normative sui tempi di guida e riposo. L'ambiguitÃ di concetti come 'percorso' e 'periodo di guida' mina l'effettivitÃ della tutela dei conducenti e la corretta applicazione dei diritti sociali fondamentali.*

Supporto Alla Lettura :

INFORTUNIO SUL LAVORO

Per infortunio sul lavoro deve intendersi un evento lesivo avvenuto per causa violenta (con azione intensa e concentrata nel tempo), in occasione di lavoro, dal quale astrattamente possono conseguire, nei casi piÃ¹ gravi, la morte del lavoratore oppure postumi di natura permanente (incidenti sulla capacitÃ lavorativa generica e sull'efficienza psicofisica) oltre che temporanei. Ogni evento puÃ² definirsi avvenuto per causa ed in occasione di lavoro, anche al di fuori dell'orario di lavoro, quando il lavoro sia stato la causa del rischio. E' cioÃ² necessario che intercorra un nesso di causalitÃ anche mediato ed indiretto, tra attivitÃ lavorativa e sinistro. Deve ricorrere un rischio specifico o di un rischio generico aggravato dal lavoro e non di un mero rischio generico incombente sulla generalitÃ delle persone (indipendente dalle condizioni peculiari del lavoro). Rilevano tutte le condizioni, anche ambientali, in cui lâ'attivitÃ produttiva si svolge e nelle quali Ã immanente il rischio di danno per il lavoratore. Solo il rischio elettivo, ovvero quello rapportabile a fatto proprio esclusivo e frutto di una libera e spontanea determinazione del lavoratore, estraneo alle mansioni ed al lavoro, esclude lâ'occasione di lavoro. Ã infortunio sul lavoro anche il cosÃ¬ detto â'infornio in itinere', cioÃ² quello occorso al lavoratore nel tragitto compiuto per recarsi o tornare dal luogo di lavoro a casa. Sono considerati infortuni sul lavoro anche quelli dovuti a colpa del lavoratore stesso.