

Civile Sent. Sez. L Num. 15815 Anno 2024

Presidente: MANNA ANTONIO

Relatore: BELLE' ROBERTO

Data pubblicazione: 06/06/2024

Oggetto

SERVIZI DI TRASPORTO
DI PERSONE –
REGOLAMENTO CE n.
561/2006 – CRITERI DI
APPLICAZIONE ED
EFFETTI - PRINCIPI.

R.G.N. 21016/2016

Cron.

Rep.

Ud. 06/03/2024

PU

SENTENZA

sul ricorso 21016-2016 proposto da:

ARST S.P.A., elettivamente domiciliata in Roma, Via Toscana 10 presso lo studio dell'Avv. Antonio Rizzo e dell'Avvocato Stefano Manso che la rappresentano e difendono;

- ricorrente -

contro

USELLI RENZO, SANNA SERGIO, MASALA SALVATORE, LEDDA COSIMO, CROBU GIANFRANCO, CAU FELICE, CAU ANTONELLO, ATZENI JEAN FRANCK domiciliati come da pec registri di giustizia presso l'Avv. Gianfranco Meloni e l'Avv. Carlo Caboni, che li rappresentano e difendono

- controricorrenti -

e contro

MUSU SALVATORE, MELE TONINO, SCANU RAIMONDO, OPPO MASSIMINO, FADDA DOMENICO, PORCU GABRIELE NUNZIATINO, SIMULA SALVATORE, SCHIRRA LEONARDO, PORCU FRANCESCO, domiciliati come da pec registri di giustizia presso l'Avv. Giuseppe Mele, che li rappresenta e difende

- controricorrenti -

avverso la sentenza n. 59/2016 della CORTE D'APPELLO di CAGLIARI, depositata il

Corte di Cassazione - copia non ufficiale

10.3.2016, R.G.N. 360/2013;

udita la relazione della causa svolta nella pubblica udienza del 06/03/2024 dal Consigliere dott. ROBERTO BELLE’;

udito il P.M. in persona del Sostituto Procuratore Generale Dott. MARIO FRESA che ha concluso per l’accoglimento del secondo motivo di ricorso e per il rigetto del primo;

udito l'avvocato ANTONIO RIZZO per ASRT e l’Avv. FRANCESCO CUCCHIARELLI, per delega dell’Avv. GIUSEPPE MELE per i controricorrenti difesi da quest’ultimo.

FATTI DI CAUSA

1. La Corte d’Appello di Cagliari, riformando solo parzialmente la sentenza del Tribunale di Oristano, ha confermato in diversa misura l’accoglimento della domanda con cui alcuni autisti di autobus di linea di ARST avevano chiesto il pagamento di un indennizzo per non avere goduto del riposo settimanale “regolare” di almeno 45 ore, di cui all’art. 4 lett. h) del Regolamento CE n. 561/2006 e per avere superato il limite massimo bisettimanale di 90 ore di guida (art. 6, n. 3 del medesimo Regolamento), il tutto in riferimento al periodo tra l’11 aprile 2007, data di entrata in vigore del Regolamento, ed il 6 dicembre 2010..

La Corte d’Appello, per quanto ancora in discussione, riteneva applicabile nella fattispecie di causa il Regolamento CE n. 561/2006, sul presupposto che non ricorresse l’ipotesi di esclusione prevista dall’articolo 3 lett. a) per i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 50 chilometri.

Essa riteneva infatti che le schede prodotte da entrambe le parti in causa relativamente a ciascun turno-percorso mostravano come il chilometraggio fosse sempre superiore ai 50 Km. Spesso tale distanza era compiuta senza fermate intermedie, come in alcuni percorsi; in altri casi la distanza tra una fermata e l’altra era inferiore a 50 Km ma il tragitto complessivo era comunque assai più lungo e non vi era ragione per escludere simili percorsi dalla applicazione del regolamento, né era decisiva in senso diverso la nota del Ministero del Lavoro del 4 agosto 2008, sia perché non costituente fonte del diritto, sia perché essa si riferiva al «singolo

percorso» senza chiarire, al pari del regolamento CE, il significato di tale espressione.

Per singolo percorso non poteva intendersi, secondo la Corte di merito, la distanza tra un abitato e l'altro, perché così il Regolamento avrebbe avuto ben poca applicazione, essendo rari, in Europa, i tratti stradali di 50 Km dove non vi sia neppure una località. Neppure poteva farsi riferimento alla distanza tra il punto di partenza ed il capolinea finale, in quanto non era chiaro quale fosse il capolinea, dovendo gli autisti raggiungerne più di uno ogni giorno, come nel caso del percorso AB020 che inizia da un paese, per raggiungerne un altro e tornare quindi al primo, per poi raggiungere un ulteriore altro paese e tornare ancora al primo e così via.

Era infine incongruo considerare come «percorso» la distanza tra il punto di partenza e la località più lontana, criterio che avrebbe penalizzato chi doveva raggiungere più capolinea, ciascuno situato a meno di 50 Km dal luogo di partenza.

In conclusione, il limite dei 50 Km, secondo la Corte, escludeva solo gli autisti urbani o suburbani che compivano molte volte la stessa tratta ed era invece corretta la interpretazione del Tribunale, secondo cui il «percorso» identificava il tragitto complessivo del conducente extraurbano nella giornata lavorativa.

Erroneamente il Tribunale aveva però riconosciuto un indennizzo forfettario uguale per tutti, sicché le somme dovevano essere ricalcolate sulla base dei turni espletati da ciascun lavoratore.

Ai fini del conteggio del superamento del limite di guida bisettimanale – secondo la Corte di merito - occorreva poi tenere conto dell'intera durata del turno e non del solo tempo passato effettivamente al volante, ciò sulla base dell'art. 6, punto 3, del Regolamento, il quale, nel fissare il limite orario di 90 ore, si riferiva al «*periodo di guida*» complessivo in un periodo di due settimane consecutive e della definizione contenuta nel precedente art. 4 lettera k), secondo cui il «*periodo di guida*» giornaliero era quello compreso tra due periodi di riposo giornaliero (o tra un periodo di riposo giornaliero ed un periodo di riposo settimanale) il che equivaleva alla durata di un turno giornaliero.

Non era corretto invece fare riferimento al «*tempo di guida*», cioè al tempo passato al volante secondo la lettera j dello stesso articolo 4, in quanto il limite di 90 ore settimanali era riferito non ad esso, ma al «*periodo di guida*».

Pertanto, nel calcolare i tempi di lavoro, la Corte d'Appello ha poi considerato non solo quelli di guida, ma la durata complessiva del turno, anche se impiegato in tempi di attesa o mansioni accessorie.

Sulla base dei menzionati criteri, la Corte territoriale condannava quindi al pagamento di distinte somme per ciascuno dei lavoratori ricorrenti.

2. ARST ha proposto ricorso per cassazione sulla base di due motivi, resistiti dai due gruppi di lavoratori indicati in epigrafe con distinti difensori e controricorsi.

3. Sulle questioni di cui meglio si dirà in prosieguo, con ordinanza depositata il 12.5.2022, questa S.C. ha proposto rinvio interpretativo alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea, la quale ha pronunciato in proposito con sentenza del 9 novembre 2023, in causa ivi rubricata al n. C-477/22.

È stata quindi fissata nuova udienza pubblica presso questa S.C., con partecipazione del Pubblico Ministero e dei difensori come specificato in epigrafe.

Tutte le parti ed il Pubblico Ministero prima dell'udienza hanno depositato memorie difensive.

RAGIONI DELLA DECISIONE

1. Con il primo motivo ARST spa ha denunciato — ai sensi dell'articolo 360 n. 3 c.p.c.— la violazione e/o falsa applicazione del regolamento CE nr. 561/2006, articoli 4 lettera h) ed 8, in relazione all'articolo 3 lettera a), da interpretare anche attraverso i principi di cui ai punti 16 e 24 del preambolo.

La censura afferisce alla definizione esposta nella sentenza impugnata del limite di applicabilità del regolamento CE consistente, nel caso di trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, nel percorso non superiore a 50 chilometri. In proposito si deduce che, in conformità con le indicazioni fornite dal Ministero del Lavoro, il regolamento non troverebbe applicazione nel caso in cui il percorso seguito dal conducente sia organizzato in più linee o tratte, ciascuna delle quali inferiore a 50 Km. Sulla base dell'interpretazione proposta si sostiene quindi la inapplicabilità del regolamento nella fattispecie di causa o, in subordine, la sua applicazione nelle sole rare occasioni in cui gli autisti abbiano percorso tratte superiori ai 50 Km, con significativa riduzione del numero dei riposi non goduti e del relativo indennizzo.

Con la seconda censura si lamenta la violazione e/o falsa applicazione dell'articolo 6 nr. 3 regolamento CE nr. 561/2006, in relazione al punto 16 del preambolo ed agli articoli 4, lettere e) -j)- k)- l) e 6 nr.5.

Si contesta la distinzione operata nella sentenza impugnata tra le due espressioni «tempo di guida» e «periodo di guida» (come indicanti, rispettivamente, la prima il tempo effettivo di guida e la seconda l'intero turno di lavoro). Secondo le deduzioni della società ricorrente, non vi sarebbe una distinzione concettuale tra tali locuzioni; anche il «periodo di guida» si riferirebbe ad una guida effettiva, dovendo semplicemente sommarsi ai fini del calcolo del periodo di guida giornaliero più «tempi di guida» tra due riposi giornalieri. Con la conseguenza che ai fini del computo del limite bisettimanale di 90 ore occorrerebbe considerare soltanto la guida effettiva e non la durata dei turni di lavoro, come invece calcolata dalla Corte di merito.

2. Poiché i temi sollecitati sono destinati, almeno in parte, ad intersecarsi tra loro, le censure possono essere esaminate congiuntamente, secondo l'ordine logico-giuridico delle questioni, precisando che l'eccezione di inammissibilità sollevata con uno dei controricorsi, per avere la ricorrente dispiegato la ricostruzione del fatto processuale in buona parte mediante trascrizione degli atti delle fasi di merito è palesemente infondata, in quanto si tratta a tutto concedere di prolissità del tutto ininfluyente per la comprensione della vicenda processuale – se non anzi utile a definirne tutti gli aspetti – e come tali inidonea a comportare un vizio di rito (art., 156, co. 3, c.p.c.).

3. La prima tematica coinvolta è quella dell'ambito dei trasporti la cui disciplina, anche secondo la connotazione concreta di essi, è destinata ad essere quella di cui al 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.

3.1 Le norme interessate sono l'art. 2, paragrafo 1, lett. b) e l'art. 3, lett. a) del Regolamento.

Entrambe hanno congiuntamente la funzione di individuare – qui per quanto interessa ai trasporti di passeggeri su strada – i casi cui si applica il Regolamento.

L'art. 2 lett. b) fa riferimento al trasporto di passeggeri con *«veicoli che, in base al*

loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine», disponendo appunto che in tali casi il Regolamento trova appunto applicazione.

L'art. 3 lett. a) stabilisce tuttavia che il Regolamento «*non si applica*» ai «*veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non superi i 50 chilometri*».

4. In relazione all'ambito di applicazione del Regolamento, alla Corte di Giustizia era stato chiesto di precisare quale fosse la nozione di «*percorso che non superi i 50 chilometri*», sottoponendosi ad essa alcune alternative, ovvero sia se il "percorso" coincidesse con l'itinerario (linea) individuato dall'impresa per il pagamento del titolo di viaggio, oppure se esso riguardasse il chilometraggio complessivo dell'autista nel turno di lavoro giornaliero o ancora nella massima distanza raggiunta dal veicolo rispetto ai punti di partenza (raggio) o quale altro criterio.

La Corte di Giustizia, rispetto a questo punto, ha fornito un'interpretazione rigorosamente calibrata sul testo del Regolamento, rilevando intanto che quest'ultimo non contiene alcun riferimento alla distanza effettivamente percorsa da un singolo conducente nella giornata lavorativa, che dunque non è parametro per l'applicazione della normativa unionale.

Ciò già comporta l'accoglimento del ricorso per cassazione, avendo la Corte territoriale, come detto, assunto a base un parametro "soggettivo", calibrato sul lavoro svolto dal singolo conducente nella giornata di lavoro.

4.1 Esclusi i parametri di tipo soggettivo, la Corte di Giustizia, quanto ai parametri di natura "oggettiva", ovvero sia riconnessi al veicolo ed ai percorsi da esso coperti, ha evidenziato come il termine "percorso" designi un «*itinerario o un tragitto ... che collega un punto di partenza a un punto di arrivo*» e che il termine "linea" designa «*un tratto continuo che collega tali punti*», aggiungendo che l'itinerario rilevante per il Regolamento deve riguardare il trasporto passeggeri «*nell'ambito di servizi regolari al quale il veicolo di cui trattasi è adibito*».

La Corte unionale ha quindi richiamato l'art. 2, punto 2, del Regolamento n. 1073/2009 (al quale fa rinvio, a fini definitivi, l'art. 4 lettera n) del Regolamento qui interessato) secondo cui per "servizi regolari" si intendono «*i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con una frequenza e su un itinerario determinati e in cui*

l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite».

La nozione di "itinerari determinati" ha consentito quindi alla Corte di Giustizia non solo di ulteriormente escludere la rilevanza del chilometraggio "soggettivo" del singolo conducente, ma anche di escludere che abbia rilevanza, al fine di dare applicazione al Regolamento, «*la distanza massima percorsa dal veicolo di cui trattasi rispetto al suo punto di partenza*», che vada «*al di là di tale itinerario*».

Il tutto per concluderne che la nozione di «*percorso [di linea che] non supera i 50 chilometri*», propria dell'art. 3 lett. a) del Regolamento e finalizzata ad escludere dall'applicazione di esso, «*corrisponde all'itinerario stabilito dall'impresa di trasporto, non superiore a tale distanza, che il veicolo di cui trattasi deve percorrere su strada per collegare un punto di partenza a un punto di arrivo e per servire, se del caso, fermate intermedie preventivamente stabilite, al fine di effettuare il trasporto di passeggeri nell'ambito del servizio regolare cui è adibito*».

4.2 In altre parole, ciò che conta è l'itinerario di linea, inteso come tratta predeterminata dall'impresa del servizio di trasporto, destinata ad intercorrere tra un punto di partenza ad un punto di arrivo, con o senza fermate intermedie per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri.

Nel senso che un veicolo comporta l'applicazione del Regolamento al lavoro svolto dal suo conducente, se esso sia destinato a servizi di linea predeterminati che raggiungano destinazioni (punto di arrivo) la cui distanza sia superiore ai 50 Km rispetto al punto di partenza.

4.3 Vanno peraltro presi in considerazione – al fine di calibrare anche rispetto ad essi le conclusioni assunte dalla Corte di Giustizia - alcuni casi descritti dalla Corte d'Appello.

La Corte d'Appello ha infatti evidenziato come nel caso di specie vi siano percorsi (come AB007), per così dire a "raggiera" in quanto essi partono da un luogo, raggiungono altri luoghi e quindi tornano alla prima località, per poi raggiungere un altro luogo, tornare alla prima località e così via, fino a tornare comunque al termine al medesimo luogo iniziale.

Il caso è una mera versione più complessa di quando un medesimo veicolo svolga il percorso dal punto di partenza a quello di arrivo per poi rientrare al punto di

partenza.

In proposito, ritiene il collegio che l'impostazione, rigorosamente basata sul dato formale del "percorso", quale servizio regolare predeterminato tra un "punto di partenza" ed un "punto di arrivo", con distanza tra l'uno e l'altro non superiore ai 50 Km, imponga di ritenere che, almeno di regola, i casi appena detti (percorso "a raggiera" o percorso di andata e ritorno) non permettano la sommatoria delle singole sottotratte, ma identifichino più percorsi, che rientrano nell'applicazione del Regolamento solo se tra il punto di partenza ed il punto di arrivo vi sia una distanza superiore ai 50 chilometri e ciò a prescindere dal fatto che, sommando la tratta di ritorno o le ulteriori tratte successive, si superino i 50 Km, perché la Corte di Giustizia ha espressamente escluso (punto 27) la rilevanza in sé delle tratte "massime" percorse dal veicolo.

Del resto, opinando altrimenti e sommando i percorsi di andata e ritorno da un medesimo luogo, si finirebbe inevitabilmente per realizzare quasi sempre, sulla base della mera ripetitività, il requisito di applicazione del Regolamento, il che appare contrario alla fisionomia della normativa.

Semmai, potrebbe essere da computare l'intera andata e ritorno se il "percorso", nel caso concreto, sia impostato come unico (ad es. giro panoramico unitario).

Viceversa, in caso di percorso "circolare", evidentemente la coincidenza tra punto di partenza e punto di arrivo è irrilevante e dovrà di regola considerarsi tutta la lunghezza del percorso tra l'inizio e la fine del trasporto.

In ogni caso, l'identificazione del "percorso" coinvolge in sostanza accertamenti di fatto, suscettibili di varianti concrete qui non ponderabili, su cui non si può ulteriormente approfondire.

Analogamente, possono ipotizzarsi ulteriori questioni, ad es. ove l'impresa di trasporto in ipotesi artatamente segmentasse i percorsi al solo fine di sottrarsi alla disciplina del Regolamento, ma non è ciò quanto dibattuto nel giudizio di legittimità e dunque ancora non vi è luogo ad attardarsi su temi complessi – anche in fatto – che sono estranei all'attuale contenzioso.

5. Il ragionamento impone tuttavia ulteriori precisazioni giuridiche, necessarie a spiegare il senso dell'approccio "formale" del Regolamento e dell'interpretazione che di esso ha dato la Corte di Giustizia.

Va infatti osservato che l'utilizzazione di un conducente in "percorsi", così formalmente individuati, che portino all'applicazione del Regolamento, ha per effetto il riconoscimento, in favore del medesimo, delle regole di salvaguardia a vario titolo dettate dagli artt. 5 ss. del Regolamento.

Quindi, esemplificando e concentrando l'attenzione sul regime dei riposi e degli orari, ciò significa quanto segue.

Se un conducente, in una giornata, effettua un "percorso" che rientra nell'ambito di applicazione del Regolamento, egli sarà soggetto al limite orario giornaliero, per l'intera attività di guida, di cui all'art. 6, par. 1 (9 ore) ed anche alle regole di cui all'art. 7 (interruzioni nella guida) ed alle regole sui riposi di cui all'art. 8 in ragione dell'attività svolta.

Se un conducente, in una settimana, effettui uno o più percorsi che rientrano nell'ambito di applicazione del Regolamento, egli sarà soggetto, oltre alle regole sui limiti giornalieri di cui si è detto, al limite di orario di guida settimanale di cui all'art. 6, paragrafo 2 (56 ore e comunque non oltre l'orario di cui alla direttiva 2002/15/CE) ed alle regole, sui riposi, di cui all'art. 8.

Se un conducente lavori su percorsi soggetti all'applicazione del Regolamento nel corso di due settimane consecutive, si applicheranno in suo favore, sia le regole di cui sopra, sia la regola di salvaguardia di cui all'art. 6, paragrafo 3 (massimale di 90 h) e così via.

Come ha precisato la stessa Corte di Giustizia, sulla scia di rilievo della Commissione, ciò tuttavia non osta al fatto che per i percorsi cui il Regolamento non si applica, non debbano ricorrere norme di salvaguardia del conducente, che sono però rimesse, dall'art. 15 del Regolamento, a «*regole nazionali*» finalizzate ad assicurare – afferma la Corte di Giustizia - il rispetto delle «*norme stabilite dalla direttiva 2002/15, per quanto concerne, in particolare, gli orari di lavoro, i riposi intermedi e i periodi di riposo*».

Ma non solo.

È infatti evidente che anche quando il Regolamento si applica, oltre alle salvaguardie di cui a tale normativa specifica, si applicano necessariamente – come reso evidente dal già citato caso di cui all'art. 8, co. 2 del Regolamento ove si richiama espressamente la Direttiva 2002/15/CE – anche le regole di tutela del

lavoro imposte dalla menzionata Direttiva e dalle norme interne destinate a dare attuazione ad essa.

Tutto ciò spiega l'interpretazione rigorosamente "formale" resa dalla Corte di Giustizia rispetto al Regolamento ed al suo ambito di applicazione – altrimenti di dubbia razionalità anche rispetto ai fini di tutela ultimi da essa perseguiti – nel senso che al Regolamento si deve guardare come fonte che fornisce tutela ineludibile per i casi in cui vi sia comunque l'utilizzazione del conducente in quei "percorsi", che sono assunti come base convenzionale perché operino le regole di eventuale miglior tutela conseguenti a tale disciplina.

Senza però che tali tutele escludano l'applicazione delle altre tutele proprie dell'orario di lavoro - inteso nella sua durata complessiva ed effettiva, in presenza o meno di itinerari e percorsi che rilevano ai soli fini "convenzionali" del Regolamento - e che sono comunque imposte dalla specifica normativa eurounitaria di cui alla citata Direttiva 2002/15 CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto e quelle di eventuali legislazioni nazionali di tutela, tra cui in Italia il d. lgs. n. 234 del 2007, di attuazione di essa e che non a caso all'art. 2 prevede appunto l'applicazione (anche) agli autotrasporti disciplinati dal Regolamento.

Con l'evidente conseguenza che, ad essere applicate, a meno di espresse eccezioni, sono comunque le regole di miglior favore per il lavoratore – contestualmente destinate a tradursi in miglior sicurezza per l'utenza e per i terzi, essendo la salvaguardia di essa in rapporto anche alle condizioni del conducente del mezzo - derivino esse dall'una o dall'altra fonte dell'intero e composito sistema normativo e curando comunque di evitare duplicazioni di una medesima tutela.

Altrimenti detto, il Regolamento non va inteso come disciplina unitaria ed univoca di un certo regime di lavoro, ma come eventuale normativa di tutela ultima, uniforme sia quanto a lavoratori beneficiari sia quanto ad imprese ad essa vincolate, allorquando siano eseguiti giornalmente, settimanalmente o per tempi superiori, uno o più trasporti che rientrino in quella disciplina secondo i parametri propri di essa.

7. Su tali premesse è agevole anche l'applicazione degli altri principi sanciti dalla Corte di Giustizia

7.1 Questa S.C. aveva chiesto alla Corte di Giustizia di esprimersi in ordine al se il fatto che l'impresa effettuò con certi veicoli itinerari superiori ai 50 Km, sia ragione di applicazione del Regolamento per l'intero servizio di trasporto da essa svolto e dunque anche per veicoli che siano utilizzati in tratte di misura inferiore.

La Corte di Giustizia sul tema ha espresso il principio per cui *«il regolamento non si applica alla totalità dei trasporti stradali effettuati dall'impresa interessata, qualora i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare siano utilizzati per coprire, in via principale, percorsi di linea non superiori a 50 km e, occasionalmente, percorsi di linea superiori a 50 km»*, in quanto viceversa, *«detto regolamento si applica solo quando tali percorsi sono superiori a 50 km»*.

Non vi è qui da addentrarsi in ulteriori particolari ed è pacifico il fatto che, in esito a Corte di Giustizia 9 settembre 2021, comunque l'uso del tachigrafo è dovuto per i veicoli adibiti a trasporti "misti" anche nei giorni in cui essi servano a trasporti il cui percorso non supera i 50 Km, profilo che non è qui in discussione.

Attenendosi invece al principio per come espresso dalla Corte di Giustizia rispetto a quanto qui controverso, esso, ove letto nella logica di cui si è detto e che coglie nell' "itinerario" il parametro di individuazione dell'applicabilità o meno del Regolamento, comporta che è l'esistenza di un percorso superiore ai 50 Km a determinare l'applicazione delle regole di salvaguardia relative ad orari e riposi, su base giornaliera, settimanale, bisettimanale etc., a seconda della cadenza con cui quei percorsi siano coperti dal singolo conducente con il veicolo.

8. Infine, l'ulteriore questione sottoposta alla Corte di Giustizia riguarda le modalità di calcolo del tempo di lavoro da considerare al fine di calcolare il superamento o meno dei limiti di durata della guida in due settimane consecutive sanciti dal Regolamento (art. 6, paragrafo 3).

La Corte di Giustizia ha in proposito ritenuto che la nozione di *«periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive»* includa solo il *«tempo di guida»*, ai sensi dell'articolo 4, lettera j), di tale regolamento - e dunque il tempo di guida registrato - *«ad esclusione di tutte le "altre mansioni", ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, di detto regolamento, svolte dal conducente nel corso di tali due settimane»* e con esclusione altresì, secondo quanto precisato al punto 43 della motivazione, del tempo che *«il conducente trascorre alla guida di un*

veicolo al quale tale regolamento non si applica», in quanto altrimenti ciò equivarrebbe – dice la Corte U.E. in sostanziale coerenza con l'impostazione complessiva della pronuncia - a far rientrare nell'ambito di applicazione dell'art. 6, paragrafo 3, trasporti stradali che ne sono espressamente esclusi.

Il principio è chiaro ed è difforme da quanto affermato in proposito dalla Corte territoriale, sicché anche da questo punto di vista si impone la cassazione.

9. I motivi vanno dunque complessivamente accolti e la Corte del rinvio deciderà facendo applicazione, in ragione delle domande dispiagate in causa dei principi di cui sopra, che comunque è opportuno declinare nelle massime che seguono:

- «il Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, quale interpretato Corte di Giustizia 9 novembre 2023, si applica ai conducenti addetti al trasporto passeggeri con veicoli atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e su percorsi superiori ai 50 chilometri, quale distanza da intendere come riguardante l'itinerario di linea che il veicolo deve percorrere per collegare su strada un punto di partenza a un punto di arrivo al fine di effettuare il trasporto nell'ambito del servizio regolare e predeterminato dall'impresa cui il mezzo è adibito, senza che rilevi il percorso di guida giornalmente svolto dal singolo conducente o la distanza percorsa da quel veicolo oltre tale itinerario e senza altresì che rilevino, per il calcolo del periodo di guida accumulato dal singolo conducente perché si applichi la tutela di cui all'art. 6 paragrafo 3 del menzionato Regolamento, in caso di guida in un periodo di due settimane consecutive, le "altre mansioni" accessorie o comunque le attività del lavoratore diverse dalla guida svolte nel corso di tali due settimane e i periodi trascorsi alla guida di un veicolo al quale tale regolamento non si applica»;

- «qualora un conducente svolga, in singole giornate, settimane o per periodi di due settimane o maggiori, servizi di trasporto che comportino l'applicazione del Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006, quale interpretato Corte di Giustizia 9 novembre 2023, nei riguardi del medesimo si applicano gli artt. 6, 7 e 8 e 9 di tale Regolamento sui periodi di lavoro ed i riposi, quali regole di eventuale miglior tutela, che non escludono l'applicazione, ai medesimi lavoratori, delle ulteriori regole sulla durata dell'orario di lavoro e sui riposi stabilite dalla Direttiva 2002/15/CE o dalle normative nazionali, tra cui il d.

lgs. n. 234 del 2007, di attuazione di essa, curando comunque di evitare duplicazioni di una medesima tutela».

P.Q.M.

La Corte accoglie il ricorso, cassa la sentenza impugnata e rinvia alla Corte d'Appello di Cagliari, in diversa composizione, cui demanda di provvedere anche sulle spese del giudizio di legittimità.

Roma, così deciso nella camera di consiglio del 6 marzo 2024