

Normativa europea

# Autotrasporto: tempi di guida e riposo

Decio Antolini

La gestione del personale in un'impresa di autotrasporto e, soprattutto quella del personale viaggiante, è una questione assai più delicata e complessa di quanto non lo sia in tutte le altre attività del mondo del lavoro. La categoria professionale degli autisti, infatti, da lungo tempo è oggetto di speciale "attenzione" da parte del legislatore comunitario determinata, non soltanto dall'esigenza di regolamentare in maniera specifica i limiti temporali di lavoro (per problematiche legate principalmente alle spesso disagiate modalità di svolgimento del lavoro), ma anche e soprattutto dalla necessità di garantire, da un lato, la sicurezza stradale per tutti coloro che svolgono attività su strada, dall'altro lato, per armonizzare lo svolgimento del servizio e garantire regole uniformi - rispetto delle stesse e del principio di concorrenza fra imprese di trasporto a livello europeo.

I vari Regolamenti comunitari legiferati, di cui parleremo appresso, sono stati posti quindi principalmente a tutela del lavoro svolto dai soggetti addetti alla guida di mezzi per autotrasporto di cose e/o di persone su strada, sia in tema di orario di lavoro e di guida, sia per quanto concerne i periodi di pause e riposo (giornaliero - settimanale e bisettimanale) che obbligatoriamente i conducenti sono tenuti a rispettare.

L'orario di lavoro e i tempi di guida nel settore dell'autotrasporto sono regolamentati, rispettivamente, dal D.Lgs. n. 234/2007 e dal Regolamento Ce 561/2006. A tali normative si aggiungono, inoltre, le disposizioni contenute nell'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada (Aetr), di cui all'art. 178 del

D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada).

Le normative dettate dal citato D.Lgs. n. 234/2007 e dal Regolamento Ce 561/2006, pur sovrapponendosi, vanno connesse ed accordate per definire i limiti alla durata del lavoro del personale addetto alla mansione di autotrasportatore. Da ciò consegue che le sanzioni previste dall'art. 9 del D.Lgs. n. 234/2007 vanno ad aggiungersi, e non a sostituire, a quelle previste dal Regolamento 561/2006. L'apparato sanzionatorio di cui al D.Lgs. n. 234/2007, pertanto, deve essere integrato con i precetti previsti dal D.Lgs. n. 285/1992 per le violazioni di cui al D.Lgs. n. 561/2006. Tra l'altro, l'impianto sanzionatorio, con l'entrata in vigore (13 agosto 2010) della legge n. 120 del 29 luglio 2010 (G.U. Serie generale n. 175 del 29 luglio 2010, S.O. n. 171) ha subito importanti modifiche in quanto la stessa legge ha stabilito delle soglie percentuali di gravità (10% - >10% <20% - >20%), rispetto alle quali andranno applicate delle sanzioni amministrative maggiorate in base alla gravità delle violazioni commesse (1).

Infine, per una maggior tutela sulla sicurezza stradale, nonché del lavoro svolto dal personale addetto al trasporto di merce e persone, il legislatore ha previsto all'art. 179, c. 8-bis, del D.Lgs. n. 285/1992 che in caso di incidente con danni a persone o cose, l'organo accertatore (polizia stradale - carabinieri - vigili urbani) deve segnalare il fatto alla Direzione territoriale del lavoro competente per territorio, che, a sua volta, procederà ad una verifica sui tempi di guida e di riposo re-

(1) Per una disamina completa di tali profili si veda: P. Rausei, *Autotrasporto: regole e sanzioni*, in *Diritto e pratica del lavoro Oro*, 2015, 3; P. Rausei, *Obblighi e divieti per il lavoro in autotrasporto*, in *Dir. prat. lav.*, 2015, 28, Inserto; P. Rausei, *Lavoro in autotrasporto: vigilanza e sanzioni*, in *Dir. prat. lav.*,

2015, 29, Inserto; P. Rausei, *Modulo di controllo delle assenze dei conducenti*, in *Dir. prat. lav.*, 2015, 30, 1818-1822; C. Infriccioli, F. Paesani, *Autotrasporto e tempi di guida: nuove sanzioni del codice della strada*, in *Guida al lavoro*, 2015, n. 5, 43 s.

# Approfondimenti

lativi all'anno in corso direttamente presso la sede dell'Azienda.

## Orario di lavoro

La nuova normativa D.Lgs. n. 234/2007 (2) (attuazione Direttiva 2002/15/Ce), operante in Italia dal 1° gennaio 2008, disciplina non soltanto i tempi che l'autista trascorre alla guida dell'auto-mezzo, ma anche tutti i periodi nei quali egli è a disposizione dell'azienda, compresi pure i tempi di attesa (prima che il viaggio inizi - durante lo scarico e carico). Fanno parte dell'orario di lavoro svolto tutti i periodi in cui l'autista non può disporre liberamente del proprio tempo e rimanere sul posto di lavoro.

Riassumendo:

**1)** per tutte le operazioni di autotrasporto (guida - carico e scarico merci - pulizia del veicolo - rifornimento - formalità doganali e di polizia - operazioni volte a garantire la sicurezza del veicolo e del carico);

**2)** per i periodi di attesa funzionale (durante i quali l'autista non può disporre liberamente del proprio tempo ma rimanere sul posto di lavoro in

attesa del carico o scarico della merce per poi riprendere la propria attività di autotrasportatore). Sono esclusi dall'orario di lavoro le pause dopo 4,30 ore di guida continua - i riposi intermedi - i riposi giornalieri e settimanali ed i periodi di disponibilità (3).

Il D.Lgs. n. 234/2007 stabilisce, inoltre, una **media settimanale**: (4) alla quale gli addetti ai trasporti di merce e persone su strada devono attenersi. Questa media, infatti, non può superare le 48 ore. Comunque, in una settimana l'orario di lavoro può essere esteso fino a 60 ore, ma solo se in un periodo di 4 mesi la media delle ore lavorate viene rispettata non superando il suddetto limite delle 48 ore settimanali. Solo in presenza di ragioni tecniche oggettive, connesse con l'organizzazione del lavoro, può essere seguito, in deroga, un diverso regime di orario di lavoro secondo precise disposizioni stabilite dal Ccnl. L'eventuale determinazione, comunque, di una diversa durata media e massima dell'orario di lavoro, sarà sempre subordinata ai principi generali della protezione, della sicurezza e della salute dei lavoratori ed il periodo temporale su cui calcolare la settimana lavorativa media non può, in

(2) La disciplina generale dell'orario di lavoro è regolata dal D.Lgs. n. 66/2003, il quale all'art. 2 prevede l'applicazione delle disposizioni a tutti i settori di attività - ad eccezione dei lavoratori mobili per quanto attiene ai profili di cui alla Direttiva 2002/2015/Ce. Per meglio comprendere tale Direttiva bisogna sapere il significato preciso di "lavoratore mobile" (art. 1, comma 2, lett. h): «per lavoratore mobile si intende qualsiasi lavoratore impiegato quale membro del personale viaggiante (...) che effettua servizi di trasporto persone o merci su strada, sia per conto proprio che per conto terzi». Tale definizione esclude, pertanto, il personale mobile dalle norme dettate dal D.Lgs. n. 66/2003, al quale dovrà essere applicato direttamente un orario di lavoro di cui al D.Lgs. n. 234/2007, che ha recepito la Direttiva 2002/2015/Ce con decorrenza 1° gennaio 2008. All'art. 2, infatti, sancisce che lo stesso decreto trova applicazione «ai lavoratori mobili che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada contemplate dal Regolamento Ce 561/2006. Occorre, quindi, stabilire con certezza l'applicazione dell'uno o dell'altro decreto in base all'attività svolta e se quest'ultima rientra o meno nelle disposizioni del Reg. Ce 561/2006». Al riguardo ci viene in aiuto l'interpello n. 27/2009 del Ministero del lavoro che ci consente di avere definitivamente un quadro abbastanza chiaro per quanto concerne la disciplina da applicare in presenza di: «Attività diverse svolte nell'arco della stessa giornata o settimana da parte di singoli lavoratori che svolgerebbero un tipo di attività che rientra, in alcuni casi, nel campo di applicazione della disciplina speciale del D.Lgs. n. 234/2007, in altri, in quello del D.Lgs. n. 66/2003». Dalla modifica apportata dal D.L. n. 112/2008 si deve ritenere che oggi l'effettiva applicazione del D.Lgs. n. 234/2007 deriva, non dall'attività espletata dall'azienda, ma dalle concrete attività esercitate dai lavoratori mobili ed espressamente indicate nella normativa comunitaria recepita. Ciò premesso, si ritiene che la scelta sul regime dell'orario di lavoro e dei riposi giornalieri e settimanali da applicare dovrà

seguire un criterio di prevalenza rispetto alle attività normalmente svolte dal lavoratore interessato. In altre parole occorre verificare quale attività "prevalente" sia svolta normalmente per l'applicazione dell'uno o dell'altro decreto, prediligendo, in caso di dubbio, la disciplina di maggior tutela per il lavoratore.

(3) Per periodi di disponibilità si intendono tutti i periodi diversi dai riposi intermedi, giornalieri e settimanali, durante i quali il lavoratore mobile, pur non dovendo rimanere sul posto di lavoro, deve tenersi a disposizione per rispondere ad eventuali chiamate con le quali gli si chiede di iniziare o riprendere la guida. Altri periodi di disponibilità sono considerati i tempi trascorsi a bordo di navi traghetto o di un treno, i periodi di attesa trascorsi in frontiera e quelli dovuti a divieti di circolazione. Sono altresì considerati periodi di disponibilità quelli trascorsi a fianco del conducente durante la marcia (2° autista).

(4) Per l'applicazione regolare del limite dell'orario di lavoro settimanale nei confronti del personale viaggiante, occorre distinguere due elementi fondamentali: se l'autista è inquadrato nell'ex art. 11-11-bis del Ccnl (logistica trasporto e spedizioni merci). Art. 11: disciplina l'orario di lavoro settimanale del personale viaggiante il cui tempo di prestazione coincide con quello di lavoro effettivo, stabilendo per il suddetto personale un orario di lavoro pari a 39 ore settimanali, con una durata media settimanale non superiore a 48 ore su un periodo temporale di 4 mesi. Art. 11-bis: disciplina l'orario di lavoro settimanale del personale viaggiante discontinuo il cui tempo di lavoro effettivo non coincide con i tempi di presenza a disposizione in ragione di oggettivi vincoli di organizzazione derivanti da una diversa tipologia di trasporto, generalmente di carattere extraurbano, assenze giornaliere continuate con indennità di trasferta ed inquadramento al 3° liv. S. Per tale personale il limite dell'orario di lavoro ordinario settimanale è esteso a 47 ore, con una media settimanale che non può superare le 58 ore su un periodo massimo di 6 mesi.

# Approfondimenti

ogni caso, superare i sei mesi. Altro aspetto importante che viene preso in considerazione dal Decreto è quello relativo ai cosiddetti **riposi intermedi**. Durante una giornata lavorativa il conducente che viene impegnato con un orario di lavoro da 6 a 9 ore, deve osservare un riposo di almeno 30 minuti; se l'orario di lavoro, invece, supera le 9 ore, dovrà osservare un riposo di almeno 45 minuti. Questi periodi di riposo possono, in alternativa, essere fruiti anche in modo frazionato, ma condizionato da una durata per ciascuna frazione non inferiore a 15 minuti. In sostanza questi riposi intermedi vanno fruiti di fatto quando il conducente, oltre alla guida, esercita anche le cosiddette "altre mansioni" (5) che vanno registrate sotto il simbolo *martelletti*; sommando nell'insieme tutte queste attività, si ricava l'orario giornaliero effettivo svolto dall'operatore, il quale è soggetto in questo caso, come abbiamo già detto, sia all'osservanza della media settimanale che dei riposi intermedi (6).

## Tempi di guida

Dall'11 aprile 2007 è pienamente in vigore il Regolamento Ce 561 del 15 marzo 2006 in materia sociale nel settore dei trasporti su strada modificando la normativa in vigore, di cui al Reg. Ce 3821/1985, ed abrogando interamente il Reg. Ce 3820/1985.

Con tale abrogazione si introduce una nuova disciplina sui tempi di guida e di riposo dei conducenti con identiche finalità citate in premessa.

Gli articoli che ci interessano più da vicino sono: art. 4 (definizione del tempo di guida giornaliero e settimanale); art. 6 (ore di guida giornaliere e settimanali e bisettimanali consentite); art. 7 (interruzioni e pause di guida); art. 8 (riposi giornalieri e settimanali).

Così, in primo luogo, l'art. 4 del Reg. Ce 561/2006 prevede che il «tempo di guida giornaliero» è quel periodo complessivo di guida effettuato tra il termine di un riposo giornaliero e l'inizio del riposo giornaliero (o settimanale) successivo, in secondo luogo definisce il «tempo di guida settimanale» come quel periodo trascorso complessivamente alla guida nel corso di una settimana (7).

Nel successivo art. 6 (8) il Regolamento pone delle precise condizioni per quanto concerne i tempi di guida giornaliera, settimanale e bisettimanale. Per la guida giornaliera stabilisce che questa non deve superare le 9 ore, tuttavia, e per non più di due volte a settimana, può essere estesa ad un massimo di 10 ore. Se, al riguardo, si calcola una guida massima eseguita in tutti i giorni per 9 ore comprese le due estensioni a 10 ore, si arriva ad un totale di ore di guida pari a 56 che corrisponde al limite ammissibile di guida per un conducente nell'arco di una settimana. Da non dimenticare, però, che qualora il conducente esercitasse nell'arco dello stesso periodo settimanale anche "altre mansioni" aggiunte alla guida, in ogni caso la sommatoria delle due attività (guida + altre mansioni) non deve superare il limite delle 60 ore di lavoro, così come previsto

(5) Il conducente, in una giornata di lavoro potrebbe, oltre alla guida, esercitare la mansione di: carico e scarico della merce trasportata - pulizia del mezzo - piccole manutenzioni - operazioni di rifornimento - seguire le formalità doganali - operazioni di controllo alla frontiera. Al superamento della 6ª o 9ª ora di lavoro è obbligatorio effettuare rispettivamente un riposo intermedio di 30 o 45 minuti. Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non industriale (autovettura) per recarsi sul luogo di presa in consegna dell'automezzo (autotreno) o per ritornare, se il veicolo non si trova presso la sede dell'azienda o nel luogo di residenza del conducente, è considerato "altre mansioni".

(6) Per i conducenti titolari di imprese mono veicolari ovvero per gli autotrasportatori autonomi, gli obblighi in tema di orario di lavoro sono entrati in vigore dal 23 marzo 2009.

La Direttiva 2002/2015/Ce - recepita dal D.Lgs. n. 234/2007 - non si sovrappone alle disposizioni del Regolamento Ce 561/2006, in quanto differisce dalle finalità disciplinando diverse attività. Questo Regolamento, infatti, contiene disposizioni concernenti i requisiti cui devono soddisfare gli equipaggi (età - formazione professionale), il tempo di guida, le interruzioni e i periodi di riposo dei conducenti, il divieto di taluni tipi di retribuzioni, i controlli delle autorità competenti e le sanzioni. Inol-

tre questi minimi riposi giornalieri, tra l'altro obbligatori, non pregiudicano l'osservanza del rispetto delle interruzioni dei periodi di guida previste dal Regolamento Ce 561/2006 che devono comunque essere effettuate dai conducenti secondo le norme dettate dallo stesso Regolamento. Da notare, infine, che le norme dettate dal D.Lgs. n. 234/2007 non trovano applicazione nei confronti di conducenti ed altri soggetti che effettuano attività di trasporto escluse dall'ambito di applicazione della disciplina comunitaria, di cui ai Regolamenti Ce 561/2006 e 3821/1985.

(7) Per settimana si intende il periodo che inizia alle ore 00,00 del lunedì e termina alle ore 24 della domenica successiva.

(8) L'art. 12 consente una deroga alle disposizioni di cui sopra, quanto il conducente si trovi costretto a dover proseguire la marcia per raggiungere un posto di sosta adeguato e sicuro per la propria persona, per l'automezzo ed il carico. Per poter usufruire della deroga occorrono delle condizioni necessarie: a) che il conducente non comprometta la sicurezza stradale; b) che il conducente annoti sul foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico o digitale (nastrino di stampa) la motivazione della deroga stessa.

# Approfondimenti

dalla Direttiva Ce 2002/2015. Conseguentemente e di non minor importanza è l'attenzione che deve essere posta anche sulla guida bisettimanale che non deve superare le 90 ore in due settimane consecutive. In sostanza se nella prima settimana il conducente ha effettuato il massimo di ore di guida (56) ammissibili, nella settimana successiva può eseguire un massimo di 34 ore di guida.

## Interruzioni della guida

L'art. 7 del Regolamento 561/2006 fissa precise disposizioni sulle «interruzioni della guida o pause» (9). Sull'argomento infatti dispone che, dopo un periodo di guida di 4,30 ore consecutive, il conducente deve effettuare una interruzione a mezzo fermo, durante la quale non può esercitare nemmeno altre mansioni, di almeno 45 minuti consecutivi a meno che non inizi un nuovo periodo di riposo giornaliero o settimanale. Rispetto alla precedente disciplina, di cui all'abrogato Reg. 3820/1985, che prevedeva la possibilità di frazionare la suddetta pausa fino ad un massimo di tre periodi di 15 minuti ciascuno, ora la vigente normativa ha ristretto tale frazionamento consentendo soltanto due ripartizioni intercalate della pausa: la prima di almeno 15 minuti consecutivi e la seconda di almeno 30 minuti consecutivi (10).

L'art. 8, infine, dispone e determina il «tempo del riposo giornaliero e settimanale». In entrambe i casi il conducente ha a disposizione un periodo durante il quale può disporre liberamente del proprio tempo. In particolare, il periodo riferito al riposo giornaliero va completato (e non iniziato) entro le 24 ore dall'inizio della propria attività giornaliera, ovvero entro le 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero.

La normativa consente due possibili soluzioni, nell'arco di una settimana, per effettuare il riposo giornaliero: in modo regolare e/o ridotto. Il primo consiste in un periodo di riposo ininterrotto di almeno 11 ore con possibilità anche di frazionarle in due periodi, il primo dei quali non inferiore a tre ore ed il secondo di almeno 9 ore consecutive, con la conseguenza che, anziché un riposo regolare di 11 ore, si avrà un riposo regolare di 12 ore. Per quanto riguarda, invece, il riposo giornaliero ridotto esso consiste in un periodo ininterrotto di almeno 9 ore ma inferiore a 11. Il Regolamento consente peraltro di ricorrere a questo tipo di riposo per non più di tre volte a settimana (ovvero tra due periodi di riposo settimanale). Da notare, inoltre, che nella fattispecie la disciplina non prevede più la necessità di recuperare le ore non effettuate per tale riduzione (*max* 6) entro la settimana successiva (cfr. Reg. 3820/1985) in quanto sembrerebbe comunque garantito un riposo adeguato.

## Tempi di riposo

Relativamente al riposo settimanale viene ugualmente definito così ogni periodo ininterrotto durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo. Tale periodo deve iniziare al più tardi «dopo sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale» ossia dopo massimo 6 giorni di guida. Anche in questa circostanza il conducente, ai fini del rispetto della normativa, ha due possibilità di esercitare tale obbligo: in modo regolare che consiste in un periodo di riposo ininterrotto di almeno 45 ore in due settimane consecutive; in modo ridotto (11) che consiste, invece, nella possibilità di effettuare un periodo di riposo ininterrotto di al-

(9) Le interruzioni della guida non possono essere considerate riposo giornaliero o una parte di esso e non vanno, quindi, a diminuire il periodo spettante - a tale titolo - al conducente del mezzo di trasporto.

(10) Corre l'obbligo ricordare che se il primo frazionamento dovesse essere superiore a 15 minuti, il secondo comunque dovrà essere obbligatoriamente di almeno 30 minuti, con la conseguenza che l'interruzione supererà i 45 minuti. Ugualmente se uno dei due frazionamenti dovesse corrispondere ad un orario inferiore di quello previsto, in ogni caso si è commesso infrazione al CdS Es.: 1ª fraz. di 20 minuti + 2ª fraz. di 30 minuti = regolare; 1ª fraz. di 20 minuti + 2ª fraz. di 25 minuti = irregolare; 1ª fraz. di 12 minuti + 2ª fraz. di 33 minuti = irregolare. Non è pleonastico, in tale ottica, il divieto per il conducente di effettuare altri lavori durante le interruzioni della guida, dal momento che anche la semplice partecipazione dell'autista ad un'operazione di carico o scarico del veicolo potrebbe vani-

ficare l'efficacia della prescritta pausa lavorativa, tesa a garantire un effettivo riposo mentale del conducente, tale da consentirgli una ripresa del viaggio in condizioni di accettabile sicurezza.

(11) Nella nuova disciplina non trova più spazio la differenziazione tra riposo ridotto effettuato presso la sede dell'impresa e quello effettuato "fuori sede". In entrambi i casi detto riposo non deve comunque essere inferiore a 24 ore. In trasferta i periodi di riposo giornaliero e settimanale ridotti possono essere presi nel veicolo, purché sia dotato delle opportune attrezzature (cuccetta) e sia in sosta. Il tempo impiegato dal conducente per recarsi sul luogo di presa in consegna del veicolo o per ritornare, se il veicolo non si trova presso la sede dell'azienda o nel luogo di residenza del conducente, non è riposo né interruzione, salvo che il conducente non sia a bordo di una nave o di un treno e disponga di cuccetta o branda.

# Approfondimenti

meno 24 ore purché nella settimana precedente risulti eseguito un riposo settimanale regolare di 45 ore. In presenza di un riposo settimanale ridotto (p.e. di 24 ore) le ore di riposo non effettuate e pari a 21 ore vanno obbligatoriamente recuperate entro la fine della terza settimana successiva a quella in cui si è avuta la riduzione unendole, in un'unica soluzione, ad un altro periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore ovvero ad un altro periodo di riposo settimanale di 45 ore.

Direttamente collegabile all'art. 8, nella parte relativa al riposo giornaliero, è un termine comunemente usato in gergo popolare dai conducenti, termine, peraltro, che non trova menzione nei vari Ccnl della categoria o Regolamenti Ce. Trattasi della parola "impegno" alla quale sono stati at-

tribuiti diversi significati a seguito di altrettante diverse interpretazioni. Per risolvere tutti i dubbi sul problema bisogna partire dalla base, ossia dalla parola stessa il cui significato altro non è che «il tempo che ha a disposizione il conducente per esercitare la propria attività in quella determinata giornata lavorativa (12) (24 ore)».

Da qui si desume che la durata massima dell'attività giornaliera (ovvero impegno giornaliero) è prevista su un arco temporale di 13 o 15 ore al giorno, la cui durata dipende esclusivamente dal conseguente periodo di riposo giornaliero (regolare di 11 ore o ridotto di 9 ore) che in quella circostanza e/o giornata lavorativa il conducente può o deve rispettare.

I due grafici che seguono dimostrano quanto appena detto.

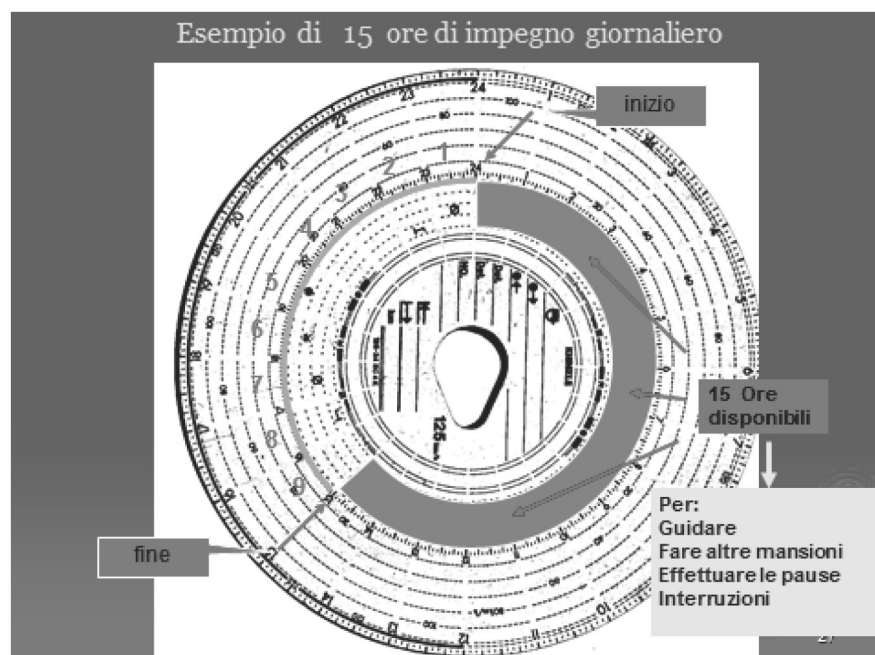
**Valido per effettuare, dopo tutta l'attività del giorno programmata su 15 ore, un riposo di 9 ore consecutive (15+9= 24)**



(12) La giornata è intesa come «giorno solare e quindi basata su 24 ore» dal momento in cui il conducente prende in consegna il mezzo di trasporto.

# Approfondimenti

**Valido per effettuare, dopo tutta l'attività del giorno programmata su 13 ore, un riposo di 11 ore consecutive (13+11= 24)**



Come abbiamo potuto constatare, tale procedura disciplina l'attività resa da un unico soggetto intento alla guida di un mezzo adibito al trasporto di merci e/o persone su strada in una sola giornata di lavoro (24 ore).

## Periodi di guida e di riposo con multipresenza

Ai sensi dell'art. 4, lettera o), del Regolamento Ce 561/2006, si parla di "multipresenza" (13) quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo almeno due conducenti. L'unica limitata deroga a tale obbligo è prevista dallo stesso articolo 4, lettera o), che consente di considerare *multi-presenza* il caso in cui il secondo conducente non si trovi a bordo del veicolo per la prima ora dall'inizio della guida del primo conducente. Altre deroghe di guida con un solo conducente per

un numero di ore superiore ad una non sono consentite.

In occasione di presenza a bordo di più conducenti, la vigente normativa mette a disposizione degli stessi e per tutta la durata del viaggio un diverso regime sia sotto il profilo della guida giornaliera, dell'interruzione della guida o pausa che del riposo giornaliero.

Infatti, per quanto riguarda i tempi di guida giornalieri, i conducenti, alternandosi rispettivamente alla guida del mezzo dopo 4,30 (il tempo massimo di guida continua va sempre rispettato), possono viaggiare per 18 ore consecutive. Si può notare, pertanto, che nessuno dei due conducenti, dopo 4,30 ore di guida continua, ha effettuato la pausa di almeno 45 minuti. Al riguardo si precisa che l'interruzione di 45 minuti può essere assorbita nel periodo di disponibilità del conducente (14).

Per quanto concerne, invece, il riposo giornaliero, l'art. 8, paragrafo 5, del Regolamento Ce 561/2006, in deroga alle disposizioni relative al-

(13) I conducenti, nella circostanza, debbono inserire, rispettivamente nell'apposita fessura (slot 1 e slot 2), i dischi di registrazione analogici ovvero le carte digitali in loro possesso.

(14) Secondo la nota orientativa n. 2 della Commissione Ue se un secondo conducente, a disposizione per guidare il veico-

lo quando necessario, è seduto a fianco del conducente del veicolo e non lo assiste attivamente nella guida del veicolo, un periodo di 45 minuti del "tempo di disponibilità" di tale secondo conducente può essere considerato come "interruzione".

# Approfondimenti

l'effettuazione del riposo giornaliero, cita testualmente che «in caso di multipresenza i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale». È questa una sostanziale differenza rispetto ad una guida esercitata da un solo autista per effettuare obbligatoriamente il riposo giornaliero (sia regolare che ridot-

to) (15). Tale riposo, comunque, va eseguito contemporaneamente da entrambi i conducenti e con il mezzo di trasporto chiaramente fermo. Questo perché non può considerarsi riposo il tempo trascorso a bordo del mezzo, anche se munito di idonea cuccetta, se durante questo periodo il veicolo è in movimento perché condotto dall'altro conducente (16).

(15) Per quanto riguarda la «frequenza del riposo giornaliero e multipresenza» cfr. circolare interministeriale prot. n. 300/A/6262/11/111/20/3 - prot. n. 17598 - punto 17 - del 22 luglio 2011 avente per oggetto: «indirizzi interpretativi relativi alla disciplina in materia sociale di cui al Regolamento Ce

561/2006. Decisione della Commissione europea 2011(C) 3579 del 7 giugno 2011. Direttive per l'uniforme applicazione delle sanzioni di cui all'art. 179, CdS».

(16) Cfr. sentenza n. 5023 del 2 marzo 2009 della Corte di cassazione (sezione lavoro).