

Il lavoro nell'autotrasporto: illeciti e sanzioni

Un'analisi completa dopo l'ultima riforma del Codice della Strada

di Pierluigi Rausei

Con l'entrata in vigore (il 13 agosto 2010) delle modifiche apportate dalla l. 29 luglio 2010, n. 120 (in GU 29 luglio 2010, n. 175) ⁽¹⁾ al d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 Codice della Strada, sono molte e di rilievo le novità introdotte con riferimento alla vigilanza sulle condizioni di lavoro dei lavoratori addetti alle attività di autotrasporto.

Alla luce della più recente riforma del Codice della Strada, dunque, seguendo le indicazioni offerte tempestivamente dalla Direzione generale per l'attività ispettiva del Ministero del lavoro e delle politiche sociali con nota n. 13944 del 5 agosto 2010 e dal Dipartimento della pubblica sicurezza del Ministero dell'interno con circolare n. 11310 del 12 agosto 2010, si coglie l'occasione per un esame complessivo della disciplina normativa e delle ipotesi sanzionatorie poste a tutela del lavoro svolto dai soggetti addetti all'autotrasporto di cose o di persone, in base alle disposizioni comunitarie

⁽²⁾ di cui ai regolamenti CE n. 3821/1985 del Consiglio del 20 dicembre 1985 e n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 marzo 2006 ⁽³⁾, nonché sulla scorta dei d.lgs. 19 novembre 2007, n. 234 e 4 agosto 2008, n. 144 ⁽⁴⁾.

La complessa normativa richiamata espone una peculiare forma di tutela con riguardo ai lavoratori addetti alla guida dei mezzi di trasporto su strada ⁽⁵⁾. Anzitutto in tema di orario di guida, *rectius* di "periodi" di guida, volgendosi a sanzionare il datore di lavoro che abbia fatto superare le 9 (in particolari condizioni 10) ore giornaliere di guida effettiva. In secondo luogo per aver fatto guidare i medesimi lavoratori oltre le 90 ore complessive nel periodo di due settimane consecutive. Analoga attenzione viene rivolta, rispettivamente, ai periodi di riposo settimanale e giornaliero nonché ai periodi di interruzione del viaggio che devono essere obbligatoriamente goduti dai conducenti.

* L'autore è Adapt professional fellow presso la Scuola internazionale di Dottorato di ricerca in Formazione della persona e mercato del lavoro, promossa da Adapt e dall'Università degli Studi di Bergamo, membro del Centro Studi Attività Ispettiva del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, nonché del Centro Studi Marco Biagi dell'Università di Modena e Reggio Emilia e del Comitato scientifico della Fondazione Studi del Consiglio nazionale dell'Ordine dei Consulenti del lavoro. Le considerazioni contenute nel presente intervento sono frutto esclusivo del pensiero dell'autore e non hanno carattere in alcun modo impegnativo per l'amministrazione alla quale appartiene.

Particolare tutela, si direbbe “preventiva”, è altresì rivolta agli aspetti gestionali di questo tipo di attività lavorativa, con riferimento ai registri, ai fogli di registrazione, ai libretti individuali e ai dischi cronotachigrafi. La normativa rientra a pieno titolo fra le norme sanzionatorie in materia di lavoro, prova ne sia che la vigilanza sugli illeciti amministrativi è affidata espressamente al Servizio Ispezione del Lavoro delle Direzioni provinciali del lavoro, oltreché alla Polizia stradale. Soggetti destinatari delle verifiche e degli accertamenti sono in primo luogo i datori di lavoro, sia sotto forma di società che di ditta individuale, ma anche i lavoratori subordinati o autonomi quali conducenti o membri dell’equipaggio.

L’analisi è strutturata in quattro sezioni: la prima dedicata al regolamento CE n. 561/2006, la seconda all’AETR, la terza al procedimento ispettivo e sanzionatorio e al contenzioso con riguardo alle violazioni del Codice della Strada, l’ultima relativa al sistema normativo e sanzionatorio di cui al d.lgs. n. 234/2007.

Sez. I

Le disposizioni del regolamento CE n. 561/2006

Passando all’esame della normativa comunitaria, occorre segnalare che il regolamento CE n. 561 del 15 marzo 2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, in vigore dall’11 aprile 2007, relativo all’armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada⁽⁶⁾, che ha modificato i regolamenti del Consiglio CEE n. 3821/1985⁽⁷⁾ e CE n. 2135/1998, contestualmente abrogando il regolamento CEE n. 3820/1985 del Consiglio⁽⁸⁾, ha determinato una significativa “rivoluzione” tanto nel sistema normativo in materia di autotrasporto quanto nel relativo apparato sanzionatorio⁽⁹⁾.

Peraltro, la finalità del regolamento è sintetizzata dall’art. 1 del regolamento CE n. 561/2006, laddove il legislatore europeo dichiara di aver inteso disciplinare in modo nuovo «periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada», con lo specifico intento di «armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale». Ne deriva, quindi,

pianamente come il regolamento CE n. 561/2006 tenda prioritariamente a dettare regole volte a garantire: la concorrenza fra i trasporti terrestri, la sicurezza stradale e il miglioramento delle condizioni di lavoro.

Proprio l’attenzione alle condizioni di lavoro dei lavoratori occupati dalle imprese di autotrasporto, ha spinto verso l’ulteriore impatto normativo del regolamento in esame, che ha introdotto norme (in parte in vigore dal 1° maggio 2006) miranti a: ottimizzare l’applicazione da parte degli Stati membri della normativa di tutela del settore dei trasporti su strada; ottimizzare, conseguentemente, il sistema dei controlli statali e comunitari; promuovere le migliori pratiche (*best practices*) nel settore.

Per espressa indicazione contenuta nell’art. 2 del regolamento CE n. 561/2006 le disposizioni da esso introdotte trovano applicazione al trasporto su strada di merci, sia in conto terzi che in conto proprio⁽¹⁰⁾, effettuato da veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate (autocarri, autotreni, autoarticolati) e di passeggeri effettuato da veicoli atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente (autobus, autosnodati).

Il regolamento CE n. 561/2006 (ai sensi dell’art. 2, par. 2, dello stesso regolamento) si applica, a prescindere dal Paese in cui il veicolo è immatricolato, al trasporto su strada effettuato esclusivamente all’interno della Comunità europea o fra la Comunità, la Svizzera e i Paesi che sono parte dell’accordo sullo Spazio economico europeo.

Inoltre sono esentati dall’osservanza delle norme del regolamento (ai sensi dell’art. 3 dello stesso regolamento CE n. 561/2006) i trasporti stradali effettuati a mezzo di:

- a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i cinquanta chilometri⁽¹¹⁾;
- b) veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i quaranta chilometri orari;
- c) veicoli di proprietà delle forze armate, della protezione civile, dei vigili del fuoco e delle forze responsabili del mantenimento dell’ordine pubblico o da questi noleggiati senza conducente, nel caso in cui il trasporto venga effettuato nell’ambito delle funzioni proprie di questi servizi e sotto la loro responsabilità;
- d) veicoli, compresi quelli usati per operazioni di trasporto non commerciale di aiuto umanitario, utilizzati in situazioni di emergenza o in operazioni di salvataggio;

- e) veicoli speciali adibiti ad usi medici;
 f) carri attrezzi specializzati che operano entro un raggio di cento km dalla propria base operativa;
 g) veicoli sottoposti a prove su strada a fini di miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi in circolazione;
 h) veicoli o combinazioni di veicoli, di massa massima ammissibile non superiore a 7,5 tonnellate, adibiti al trasporto non commerciale di merci;
 i) veicoli commerciali che rientrano nella categoria dei veicoli storici a norma della legislazione dello Stato membro nel quale circolano e sono utilizzati per il trasporto non commerciale di passeggeri o di merci ⁽¹²⁾.

Inoltre con il d.m. 20 giugno 2007 (in GU 10 ottobre 2007, n. 236) sono stati previsti ulteriori casi di esenzione dall'obbligo di rispetto dei tempi di guida e riposo per i seguenti veicoli (di cui all'art. 13, par. 1, lett. *d, h, j e l*):

- veicoli o combinazione di veicoli di massa massima autorizzata non superiore a 7,5 tonnellate, impiegati dai fornitori di servizi universali di cui all'art. 2, paragrafo 13, della direttiva 97/67/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 dicembre 1997, concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e il miglioramento della qualità del servizio per la consegna di spedizioni nell'ambito del servizio universale;
 - veicoli impiegati nell'ambito di servizi fognari, di protezione contro le inondazioni, di manutenzione della rete idrica, elettrica e del gas, di manutenzione e controllo della rete stradale, di nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti e riceventi di televisione o radio;
 - veicoli speciali che trasportano materiale per circhi o parchi di divertimento;
- veicoli impiegati per la raccolta del latte nelle fattorie e la restituzione alle medesime dei contenitori di latte o di prodotti lattieri destinati all'alimentazione animale ⁽¹³⁾.

1. Tempi di guida

Nell'analizzare il quadro normativo sui tempi di guida e corrispondentemente di riposo, occorre in primo luogo richiamare quanto disposto dall'art. 4, lett. *j*, del regolamento CE n. 561/2006, che detta la

definizione del "tempo di guida" individuato, precisamente, come «la durata dell'attività di guida registrata automaticamente o semiautomaticamente» dall'apparecchio di controllo di cui all'allegato I e all'allegato IB del regolamento CEE n. 3821/1985, ovvero «manualmente», come richiesto dall'art. 16, par. 2, del regolamento CEE n. 3821/1985.

Ciò premesso ci si può occupare dell'art. 6 del regolamento CE n. 561/2006 che disciplina i periodi di guida, sempre in ragione della premessa definitiva di cui all'art. 4, lett. *k*, dello stesso regolamento

Le nuove sanzioni per tempi di guida, interruzioni e riposi del regolamento CE n. 561/2006 (art. 174 Codice della Strada)

Illecito	Sanzione
Superamento del periodo massimo di guida giornaliero entro il 10%	da € 38 a € 152
Superamento del periodo massimo di guida giornaliero da oltre il 10% al 20%	da € 300 a € 1.200
Superamento del periodo massimo di guida giornaliero da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Superamento del periodo massimo di guida settimanale entro il 10%	da € 38 a € 152
Superamento del periodo massimo di guida settimanale da oltre il 10% al 20%	da € 250 a € 1.000
Superamento del periodo massimo di guida settimanale da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Mancato rispetto del riposo giornaliero entro il 10%	da € 200 a € 800
Mancato rispetto del riposo giornaliero da oltre il 10% al 20%	da € 350 a € 1.400
Mancato rispetto del riposo giornaliero da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Mancato rispetto del riposo settimanale o bisettimanale da oltre il 10% al 20%	da € 350 a € 1.400
Mancato rispetto del riposo settimanale o bisettimanale da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Omissione delle interruzioni alla guida continua	da € 155 a € 620
NB - Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è commessa fra le ore 22 e le ore 7	

to CE n. 561/2006, che definisce il periodo di guida giornaliero come quel periodo, complessivamente considerato, trascorso da un lavoratore conducente alla guida di un veicolo «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», tale periodo non può superare la durata massima ordinaria di 9 ore (art. 6, par. 1).

Una deroga è ammessa, con estensione dell'orario di guida giornaliero fino a dieci ore, a condizione che ciò non avvenga più di due volte nell'arco di una stessa settimana.

Tenendo presente che per "settimana" deve intendersi il periodo di tempo «compreso tra le ore 00.00 di lunedì e le ore 24.00 della domenica» (art. 4, lett. *i*, regolamento CE n. 561/2006), a norma del nuovo regolamento comunitario il periodo di guida settimanale, e cioè il tempo passato complessivamente alla guida nel corso di una settimana (art. 4, lett. *l*, regolamento CE n. 561/2006), non deve superare le 56 ore (art. 6, par. 2) e l'orario di lavoro dell'autista non può comunque superare il limite massimo di 60 ore stabilito dalla direttiva 2002/15/CE dell'11 marzo 2002 (in GUCE 23 marzo 2002, n. L 80), così come recepita dal legislatore italiano con il d.lgs. 19 novembre 2007, n. 234 (in GU 17 dicembre 2007, n. 292), di cui si dirà meglio nel prosieguo.

Peraltro, nell'arco di due settimane consecutive, il periodo di guida (c.d. "bisettimanale") non può superare le 90 ore complessive (art. 6, par. 3) ⁽¹⁴⁾.

Deroghe specifiche ai limiti di guida così sanciti sono riconosciute espressamente dall'art. 12 del regolamento CE n. 561/2006 ⁽¹⁵⁾ che consente, appunto, di derogare alle disposizioni dell'art. 6, nei casi in cui 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 ovvero per il carico. Lo stesso art. 12 stabilisce le condizioni necessarie per fruire della deroga, vale a dire che il conducente:

non deve trovarsi in situazione tale da compromettere la sicurezza stradale;

- deve annotare, tempestivamente (al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta più appropriato) e specificamente, sul foglio di registrazione del cronotachigrafo analogico o digitale (in tal caso sul nastrino di stampa) il motivo esatto della deroga ⁽¹⁶⁾.

L'art. 174, commi 4-7, del d.lgs. n. 285/1992 intro-

duce per i tempi di guida un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità:

- *superamento del periodo di guida giornaliero*: fino al 10% (54 minuti nel caso di periodi di 9 ore oppure 1 ora nel caso di periodi di 10 ore) ⁽¹⁷⁾ sanzione da 38 a 152 euro; da oltre il 10% al 20% (da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti nel caso di periodi di 9 ore oppure da 1 ora e 1 minuto a 2 ore nel caso di periodi di 10 ore) ⁽¹⁸⁾ sanzione da 300 euro a 1.200 euro; da oltre il 20% in su (da 1 ora e 49 minuti in su nel caso di periodi di 9 ore oppure da 2 ore e 1 minuto in su nel caso di periodi di 10 ore) ⁽¹⁹⁾ sanzione da 400 euro a 1.600 euro;
- *superamento del periodo di guida settimanale*: fino al 10% (fino a 5 ore e 36 minuti) ⁽²⁰⁾ sanzione da 38 a 152 euro ⁽²¹⁾; da oltre il 10% al 20% (da 5 ore e 37 minuti fino a 11 ore e 12 minuti) ⁽²²⁾ sanzione da 250 euro a 1.000 euro; da oltre il 20% in su (da 11 ore e 13 minuti) ⁽²³⁾ sanzione da 400 euro a 1.600 euro;
- *superamento del periodo di guida bisettimanale*: fino al 10% (fino a 9 ore) ⁽²⁴⁾ sanzione da 38 a 152 euro; da oltre il 10% al 20% (da 9 ore e 1 minuto fino a 18 ore) ⁽²⁵⁾ sanzione da 250 euro a 1.000 euro; da oltre il 20% in su (da 18 ore e 1 minuto in su) ⁽²⁶⁾ sanzione da 400 euro a 1.600 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-*bis*).

2. Interruzioni

Ai sensi dell'art. 7 del regolamento CE n. 561/2006, gli autisti durante la loro prestazione lavorativa, dopo un periodo di guida consecutiva di 4 ore e mezza, devono osservare un'apposita interruzione, cioè un periodo in cui i conducenti non possono guidare o svolgere altre mansioni e che serve unicamente al loro riposo (art. 4, lett. *d*, regolamento CE n. 561/2006) ⁽²⁷⁾. Di norma tale interruzione deve essere *unitaria* e di durata pari ad almeno 45 minuti consecutivi.

L'interruzione unitaria può essere però sostituita da una interruzione *frazionata* costituita da due (e soltanto due) distinte pause, di durata predeterminata – una di almeno 15 minuti e l'altra immediatamente successiva di almeno 30 minuti –, intercalate nel periodo di guida in modo da assicurare comunque una interruzione complessiva di 45 minuti ogni 4 ore e mezza ⁽²⁸⁾.

L'interruzione può non essere osservata, in nessuna delle due forme consentite, qualora dopo le 4 ore e mezza di guida consecutiva abbia inizio un periodo di riposo.

Operano inoltre anche per l'art. 7 le deroghe riconosciute dall'art. 12 del regolamento CE n. 561/2006 nei casi in cui il conducente si trovi costretto a dover proseguire la marcia per raggiungere un posto di sosta adeguato e sicuro alle condizioni già segnalate.

L'art. 174, comma 8, per il mancato rispetto delle interruzioni previste prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 155 euro a 620 euro che è aumentata di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-bis).

3. Riposi

Con l'art. 8 del regolamento CE n. 561/2006 sono stati ridefiniti e disciplinati *ex novo* i riposi giornalieri e settimanali degli autisti, cioè quei periodi ininterrotti durante i quali i conducenti possono disporre liberamente del loro tempo (art. 4, *lett. f*, regolamento CE n. 561/2006) ⁽²⁹⁾.

3.1. Riposi giornalieri

Dal momento in cui il conducente prende il veicolo in consegna deve godere di un periodo di *riposo giornaliero regolare* e quindi di un riposo ininterrotto di almeno 11 ore, oppure, in alternativa, di due periodi di riposo, il primo di almeno 3 ore senza interruzione e il secondo di almeno 9 ore senza interruzione (art. 8, par. 2). Sono consentiti, comunque, periodi di *riposo giornaliero ridotto*, fino a un massimo di tre volte tra due periodi di riposo settimanale, e cioè un riposo giornaliero ininterrotto di almeno 9 ore, ma inferiore a 11 ore (art. 8, par. 4).

Gli autisti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero nell'arco delle 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale. In caso di multipresenza, vale a dire nelle situazioni in cui, durante il periodo di guida (compreso fra due riposi giornalieri consecutivi o fra un riposo giornaliero e un riposo settimanale) ci sono a bordo del veicolo almeno due conducenti (art. 4, *lett. f*, regolamento CE n. 561/2006), i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30

ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale (art. 8, par. 5).

L'art. 174, commi 4-6, del d.lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi giornalieri un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità:

- fino al 10% (fino a 1 ora e 6 minuti per periodi di 11 ore; fino ad 1 ora e 12 minuti per periodi di 12 ore; fino a 54 minuti per periodi di 9 ore) ⁽³⁰⁾ sanzione da 200 a 800 euro;
- da oltre il 10% al 20% (da 1 ora e 7 minuti a 2 ore e 12 minuti per periodi di 11 ore; da 1 ora e 13 minuti a 2 ore e 24 minuti per periodi di 12 ore; da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti per periodi di 9 ore) ⁽³¹⁾ sanzione da 350 a 1.400 euro;
- da oltre il 20% in su (da 2 ore e 13 minuti in su per periodi di 11 ore; da 2 ore e 25 minuti in su per periodi di 12 ore; da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore) ⁽³²⁾ sanzione da 400 a 1.600 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-bis).

3.2. Riposi settimanali

Il riposo settimanale viene disciplinato, dall'art. 8, par. 6, del regolamento CE n. 561/2006, considerando il corso di due settimane consecutive, secondo due principi generali:

- il riposo settimanale comincia non più tardi di sei periodi di 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo settimanale;
- un periodo di riposo settimanale che viene a cadere, nel calendario, in due distinte settimane consecutive può essere conteggiato soltanto in una delle due, ma mai in entrambe.

Nell'arco delle due settimane, dunque, gli autisti devono effettuare, alternativamente:

- 1) due periodi di *riposo settimanale regolare*, vale a dire con due riposi di almeno 45 ore ciascuno;
- 2) un periodo di riposo settimanale regolare (almeno 45 ore) ed un periodo di *riposo settimanale ridotto* di almeno 24 ore, tale riduzione, tuttavia, deve essere compensata da un riposo equivalente preso non oltre la fine della terza settimana successiva alla settimana interessata dal riposo ridotto e attaccato a un ulteriore periodo di riposo di almeno 9 ore ⁽³³⁾.

Quando i conducenti si trovano in trasferta possono effettuare a bordo del veicolo i periodi di riposo giornaliero e quelli settimanali ridotti solo se il mezzo risulta dotato delle opportune attrezzature

per il riposo di tutti i conducenti a bordo e rimane in sosta per tutta la durata del riposo (art. 8, par. 8). Si tenga poi presente che operano anche per i riposi giornalieri e settimanali le deroghe riconosciute dall'art. 12 del regolamento CE n. 561/2006 nei casi in cui il conducente si trovi costretto a dover proseguire la marcia per raggiungere un posto di sosta adeguato e sicuro alle condizioni già segnalate.

L'art. 174, comma 7, del d.lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi settimanali un sistema sanzionatorio su due differenti soglie di penalità (fino al 10%, infatti, non sono previste sanzioni)⁽³⁴⁾; da oltre il 10% al 20% (da 4 ore e 31 minuti a 9 ore nel caso di periodi di 45 ore oppure da 2 ore e 25 minuti a 4 ore e 48 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore)⁽³⁵⁾ sanzione da 350 euro a 1.400 euro; da oltre il 20% in su (da 9 ore e 1 minuto in su nel caso di periodi di 45 ore oppure da 4 ore e 49 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore)⁽³⁶⁾ sanzione da 400 euro a 1.600 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-bis).

4. Responsabilità dell'impresa

Ai sensi dell'art. 4, lett. p, del regolamento CE n. 561/2006, per "impresa di trasporto" deve intendersi qualsiasi persona fisica o giuridica (comprese le associazioni o i gruppi di persone anche privi di personalità giuridica, con o senza scopo di lucro, e qualunque altro organismo dotato di propria personalità giuridica o facente capo ad un ente che ne sia dotato), che effettua trasporti su strada, per conto terzi o per conto proprio. Il successivo art. 10 dello stesso regolamento CE n. 561/2006 affida ad ogni impresa di trasporto una serie di obblighi, anche in forma di divieto, volti ad attestarne la piena responsabilità sia con riguardo alla sicurezza stradale sia con riferimento alle condizioni di lavoro degli autisti che operino alle sue dipendenze.

Anzitutto è fatto espresso divieto di retribuire i conducenti o di concedere loro premi o maggiorazioni retributive sulla base delle distanze percorse ovvero del volume delle merci trasportate, quando tale forma di retribuzione sia comunque di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale ovvero da incoraggiare agli autisti a commettere infrazioni in materia di tempi di guida, interruzioni e

riposi (art. 10, par. 1).

In secondo luogo è espressamente stabilito (art. 10, par. 2) che le imprese di trasporto devono procedere ad organizzare l'attività dei conducenti con modalità che consentano a ciascuno di essi di rispettare le disposizioni del Regolamento (CEE) n. 3821/1985 in materia di apparecchi di controllo (cronotachigrafi), nonché le norme contenute nel capo II del regolamento CE n. 561/2006 in materia di tempi di guida e riposo.

Allo stesso modo è previsto che sia obbligo specifico delle imprese di trasporto fornire ai conducenti tutte le istruzioni più opportune per garantire il rispetto delle disposizioni in materia di apparecchi di controllo e di tempi di guida e riposo. Ancora, è fatto obbligo alle stesse imprese di effettuare appositi e regolari controlli per verificare l'effettivo rispetto delle disposizioni normative anzidette. A norma dell'art. 10, par. 3, del regolamento CE n. 561/2006, le imprese di trasporto sono responsabili per le infrazioni commesse dai propri conducenti, anche quando la violazione è stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un Paese terzo.

Infine, per garantire una generale filiera di controlli preventivi, l'art. 10, par. 4, stabilisce che le imprese, i caricatori, gli spedizionieri, gli operatori turistici, i capofila, i subappaltatori e le agenzie di collocamento degli autisti debbano assicurarsi che gli orari di lavoro concordati contrattualmente siano conformi alle disposizioni del regolamento CE n. 561/2006⁽³⁷⁾.

Sul piano sanzionatorio per effetto dell'art. 174, comma 14, del Codice della Strada l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel Regolamento n. 561/2006, ovvero non conserva i documenti prescritti o li conserva scaduti, incompleti o alterati, è punita con sanzione amministrativa da euro 307 a euro 1.228 per ciascun dipendente e per ciascuna violazione alla quale la condotta illecita si riferisce, come chiarito dal Ministero del lavoro con nota n. 13587 del 2 agosto 2010 di cui si dirà meglio oltre⁽³⁸⁾.

5. Apparecchi di controllo (cronotachigrafi)

Il regolamento CE n. 561/2006 interviene a modificare anche talune disposizioni del regolamento CEE n. 3821 del 20 dicembre 1985 del Consiglio, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, già richiamato più sopra.

L'art. 13 del regolamento CEE n. 3821/1985, come sostituito dall'art. 1 del regolamento CE n. 2135 del 24 settembre 1998 del Consiglio, fa obbligo all'impresa di trasporto datrice di lavoro e ai conducenti di provvedere al buon funzionamento e al buon uso, rispettivamente, dell'apparecchio di controllo (cronotachigrafo) e della carta del conducente.

A norma del successivo art. 14 (come sostituito dall'art. 1 del regolamento CE n. 2135/1998 e modificato dal regolamento CE n. 561/2006), il datore di lavoro rilascia ai conducenti di veicoli dotati di apparecchi di controllo un numero sufficiente di fogli di registrazione (*dischi cronotachigrafi* o altrimenti detti *tachigrafici*, di un modello omologato e atti ad essere utilizzati nell'apparecchio *cronotachigrafo analogico* montato a bordo del veicolo)⁽³⁹⁾, tenuto conto del carattere individuale di tali fogli, della durata del servizio e dell'obbligo di sostituire i fogli danneggiati o quelli ritirati da un agente incaricato del controllo.

Le nuove sanzioni per i cronotachigrafi (art. 179 Codice della Strada)

Illecito	Sanzione
Cronotachigrafo mancante o non a norma o non funzionante (conducenti e impresa)	da € 779 a € 3.119
Cronotachigrafo alterato o con sigilli manomessi (conducenti e impresa)	da € 1.558 a € 6.238
Messa in circolazione di un veicolo con cronotachigrafo mancante o non a norma, manomesso o non funzionante, privo dei fogli di registrazione (titolare licenza di trasporto)	da € 749 a € 2.996
Omesso inserimento del foglio di registrazione	da € 779 a € 3.119
Omesso inserimento della carta conducente	da € 779 a € 3.119
Mancata conservazione dei dischi cronotachigrafi	da € 47 a € 92
Omesa esibizione dei dischi cronotachigrafi	da € 47 a € 92
Omesse annotazioni manuali	da € 47 a € 92
Irregolare registrazione o sovrapposizione dei dati	da € 47 a € 92
Uso di un disco cronotachigrafo deteriorato, illeggibile o sporco	da € 47 a € 92
Mancata consegna di copia dei dati al conducente	da € 47 a € 92

Con riguardo al veicolo dotato di un apparecchio *cronotachigrafo digitale*, il datore di lavoro e l'autista devono provvedere affinché, tenuto conto della durata del servizio, possa effettuarsi correttamente la stampa su richiesta in caso di controllo⁽⁴⁰⁾. L'impresa di trasporto è tenuta a conservare i dischi cronotachigrafi e gli eventuali tabulati, in ordine cronologico e in forma leggibile per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne deve rilasciare una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. L'impresa deve fornire, agli autisti interessati che le richiedono, anche le copie dei dati scaricati dalle carte del conducente e gli stampati di dette copie. I dischi cronotachigrafi, i tabulati e i dati scaricati sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo. La carta del conducente, di validità amministrativa non superiore a cinque anni, è personale: ogni conducente può essere titolare di una sola carta valida ed è autorizzato ad usare solo la propria carta personalizzata. Durante il periodo di validità non può formare oggetto di ritiro o sospensione, salvo che non se ne constati la falsificazione ovvero il conducente utilizzi una carta di cui non è titolare o si accerti che la carta è stata ottenuta in base a dichiarazioni o documenti falsi. Non possono essere utilizzate carte del conducente difettose o il cui periodo di validità risulti scaduto.

In caso di danneggiamento, di cattivo funzionamento, di smarrimento o di furto della carta del conducente, viene fornita all'autista una carta sostitutiva entro cinque giorni lavorativi dalla presentazione di apposita domanda circostanziata. L'art. 15 del regolamento CEE n. 3821/1985, come modificato dal regolamento CE n. 561/2006, stabilisce che i conducenti non possono utilizzare fogli di registrazione o la carta del conducente sporchi o deteriorati⁽⁴¹⁾.

Qualora venga a deteriorarsi, per qualsiasi motivo, un disco cronotachigrafo contenente registrazioni di periodi di guida e tempi di riposo già effettuati, i conducenti devono accludere il disco deteriorato al foglio di registrazione di riserva utilizzato per sostituirlo. In caso di danneggiamento, cattivo funzionamento, smarrimento o furto della carta del conducente, il conducente deve chiederne, entro sette giorni di calendario, la sostituzione⁽⁴²⁾.

Se la carta del conducente risulta danneggiata o comunque non sia in grado di funzionare correttamente ovvero quando l'autista non sia in possesso della propria carta del conducente, questi deve

stampare all'inizio del viaggio, le indicazioni del veicolo guidato, inserendo su tale tabulato le informazioni che consentono di identificarlo esattamente – vale a dire: nome, numero della carta del conducente o della patente di guida – e deve sottoscrivere il tabulato. Durante il viaggio dovrà trascrivere sul tabulato predisposto all'inizio del viaggio le altre mansioni svolte, i tempi di disponibilità, le interruzioni e i periodi di riposo effettuati. Infine, al termine del viaggio, l'autista dovrà stampare le informazioni relative ai periodi di tempo registrati dall'apparecchio cronotachigrafo, registrare i periodi di altre mansioni, disponibilità e riposo rispetto al tabulato di inizio viaggio (solo se non registrati dal tachigrafo) e riportare anche su tale documento gli elementi che lo identificano, firmandolo personalmente.

Gli autisti devono utilizzare i fogli di registrazione o la carta del conducente per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo. Il disco cronotachigrafo o la carta del conducente devono essere ritirati solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero: nessun foglio di registrazione e nessuna carta del conducente devono essere utilizzati per un periodo più lungo di quello per il quale erano destinati ⁽⁴³⁾.

Gli autisti devono annotare su ciascun disco cronotachigrafo (foglio di registrazione) i seguenti dati:

- cognome e nome all'inizio dell'utilizzazione;
- data e luogo all'inizio e alla fine dell'utilizzazione;
- numero della targa del veicolo al quale è assegnato prima del primo viaggio registrato (in caso di cambiamento di veicolo dovrà essere indicata la targa dell'altro veicolo in cui il disco è stato utilizzato, annotando l'ora in cui il cambio è avvenuto);
- la cifra risultante dalla lettura del contachilometri: prima del primo viaggio registrato, alla fine dell'ultimo viaggio e in caso di cambio di veicolo.

Il conducente introduce nell'apparecchio cronotachigrafo digitale il simbolo del Paese in cui inizia il proprio periodo di lavoro giornaliero e il simbolo del Paese in cui lo termina. L'apparecchio di controllo deve permettere agli agenti incaricati del controllo di:

- accertare che le registrazioni vengono regolarmente effettuate;
- leggere, senza deformare, danneggiare o insudiciare il foglio, le registrazioni relative alle 9 ore che precedono l'ora del controllo.

L'autista che guida un veicolo con *cronotachigrafo*

analogico deve essere in grado di presentare, su richiesta degli addetti ai controlli ⁽⁴⁴⁾:

- a) i fogli di registrazione della settimana in corso e quelli utilizzati dallo stesso nei 28 giorni precedenti;
- b) la carta del conducente;
- c) ogni registrazione manuale e tabulato relativi alla settimana in corso e ai 28 giorni precedenti.

L'autista che guida un veicolo con *cronotachigrafo digitale* deve presentare, su richiesta, agli addetti ai controlli ⁽⁴⁵⁾:

- a) la carta del conducente di cui è titolare,
- b) ogni registrazione manuale e tabulato riguardanti la settimana in corso e i 28 giorni precedenti;
- c) i fogli di registrazione corrispondenti allo stesso periodo nel caso in cui abbia guidato un veicolo munito di un apparecchio di controllo analogico.

A norma dell'art. 1 del d.m. 31 marzo 2006, il trasferimento dei dati dai tachigrafi digitali e dalle carte del conducente deve essere eseguita dalle imprese di trasporto al fine di consentire al personale ispettivo di effettuare i relativi controlli, garantendone l'inalterabilità e la conservazione nel tempo, avendo cura di predisporre almeno un'ulteriore copia di salvataggio; i dati devono poi essere conservati in un luogo sicuro, accessibile solo alle persone autorizzate e devono essere resi disponibili, presso la sede dell'impresa, all'autorità di controllo, sebbene non sia esclusa la possibilità per l'impresa di trasporto di rivolgersi a soggetti terzi per la tenuta e la conservazione dei dati stessi, fermi restando gli obblighi di segretezza e di riservatezza e l'immediato accesso ai controlli del personale ispettivo ⁽⁴⁶⁾, così il Ministero del lavoro nella nota n. 1667 del 7 febbraio 2007. Si tenga presente che dal 1° ottobre 2010 trova applicazione il regolamento n. 581/2010/UE della Commissione del 1° luglio 2010 (in GUCE n. L 168 del 2 luglio 2010), in vigore dal 22 luglio 2010, che ha superato *in parte qua* il d.m. 31 marzo 2006, stabilendo i nuovi tempi massimi entro cui le imprese di autotrasporto devono provvedere allo scarico e all'archiviazione informatizzata dei dati dal cronotachigrafo digitale e dalle carte del conducente che diventano, rispettivamente, 90 giorni e 28 giorni (fino al 30 settembre 2010, per l'Italia, i tempi sono di 3 mesi per i dati trasferiti dall'unità elettronica di bordo e di 3 settimane per i dati trasferiti dalla carta del conducente).

Rimane vietato, in ogni caso, falsificare, cancellare o distruggere i dati registrati sul foglio di registra-

zione, oltre che i dati registrati nell'apparecchio di controllo o sulla carta del conducente, nonché i documenti stampati prodotti dal cronotachigrafo digitale.

Analogamente vietate sono le manomissioni dell'apparecchio di controllo, dei fogli di registrazione e della carta del conducente atte a falsificare i dati o i documenti stampati o a renderli inaccessibili o a distruggerli. Da ultimo, in materia di cronotachigrafi, a norma dell'art. 16 del regolamento CEE n. 3821/1985, in caso di guasto o di funzionamento difettoso dell'apparecchio cronotachigrafo, il datore di lavoro deve farlo riparare da un installatore o in una officina autorizzata, non appena le circostanze lo rendano possibile; qualora il ritorno alla sede di lavoro possa essere effettuato soltanto dopo più di una settimana dal giorno del guasto o del malfunzionamento, la riparazione va effettuata durante il percorso.

Durante il periodo del guasto o del cattivo funzionamento dell'apparecchio di controllo, l'autista deve riportare le indicazioni relative ai tempi di guida e di riposo, che non sono più correttamente registrati o stampati dall'apparecchio di controllo, sul foglio o sui fogli di registrazione, oppure su un diverso apposito foglio da allegare al foglio di registrazione o alla carta del conducente, sul quale deve riportare gli elementi che lo identificano (nome e numero della patente di guida o della carta del conducente), sottoscrivendolo.

Sul piano sanzionatorio, anzitutto, la circolazione di un veicolo senza cronotachigrafo, o con cronotachigrafo privo delle caratteristiche di legge o non funzionante, o ancora senza inserimento del disco cronotachigrafo o della scheda del conducente⁽⁴⁷⁾, è soggetto alla sanzione amministrativa da euro 779 a euro 3.119, ma se sono stati manomessi i sigilli o se il cronotachigrafo è stato alterato la sanzione è raddoppiata (art. 179, comma 2).

Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto che fa circolare un veicolo privo di cronotachigrafo a norma e dei relativi dischi cronotachigrafi, o con cronotachigrafo manomesso o comunque non funzionante, è punito con sanzione amministrativa da euro 749 a euro 2.996 (art. 179, comma 3).

Infine, la mancata conservazione, per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione⁽⁴⁸⁾, la mancata esibizione o consegna e l'uso non corretto o irregolare dei dischi cronotachigrafi sono sanzionati dall'art. 19 della l. 13 novembre 1978, n. 727,

richiamato dall'art. 179, comma 10, con la sanzione amministrativa da euro 47 a euro 92⁽⁴⁹⁾.

6. Il registro di servizio (art. 16, regolamento CE n. 561/2006)

L'art. 16 del regolamento CE n. 561/2006 stabilisce per i veicoli adibiti ai servizi regolari passeggeri, in ambito nazionale e in ambito internazionale (se i capolinea si trovano a non più di 50 km in linea d'aria dalla frontiera fra due Stati membri e quando si effettua complessivamente un percorso non superiore a 100 km), nel caso in cui a bordo del veicolo non sia installato un apparecchio di controllo cronotachigrafo a norma del regolamento CEE n. 3821/1985, l'obbligo, a carico dell'impresa di trasporto, di istituire e tenere un orario di servizio e un registro di servizio.

Dai due documenti anzidetti devono risultare, per ogni conducente, l'indicazione esatta del nome, della sede di assegnazione e dell'orario prestabilito (periodi di guida, altre mansioni, interruzioni, riposi e disponibilità). Ogni conducente deve essere munito di un estratto del registro di servizio e di una copia dell'orario di servizio. In particolare, il registro di servizio deve contenere le indicazioni circa il conducente, il percorso e i tempi di guida e di riposo, per un periodo che comprende almeno i 28 giorni precedenti: i dati devono comunque essere aggiornati ad intervalli regolari con periodicità non superiore a un mese. Il registro deve essere firmato dal titolare dell'impresa di trasporto o da un suo delegato e viene conservato dall'impresa per un anno dalla scadenza del periodo al quale si riferisce: deve essere presentato e consegnato su richiesta di un addetto autorizzato ai controlli. A seguito di specifica richiesta del conducente interessato, l'impresa di trasporto è tenuta a fornire un estratto del registro di servizio nell'anno di conservazione obbligatoria.

Per effetto dell'art. 174, comma 9, il conducente che non abbia con sé o tenga in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o la copia dell'orario di servizio è punito con sanzione amministrativa da euro 307 a euro 1.228 (oltre alle pene previste se il fatto illecito costituisce reato).

7. Il modulo di controllo delle assenze dei conducenti

Su un piano documentale di verifica delle effettive condizioni di lavoro dei lavoratori dell'autotrasporto si pone un ulteriore obbligo, aggiunto a far data dal 2 ottobre 2008, per l'entrata in vigore del d.lgs. 4 agosto 2008, n. 144⁽⁵⁰⁾.

L'art. 9, comma 1, del d.lgs. n. 144/2008, in effetti, stabilisce che le assenze per malattia, per ferie annuali ma anche la guida di un veicolo escluso dal campo di applicazione del regolamento CE n. 561/2006 oppure dell'AETR⁽⁵¹⁾, da parte del conducente deve essere documentata attraverso il *modulo di controllo delle assenze dei conducenti* in formato elettronico e stampabile (previsto dall'art. 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, elaborato dalla Commissione europea e riportato in allegato alla decisione 2007/230/CE della Commissione del 12 aprile 2007, come modificato da ultimo con la decisione della Commissione europea n. 959 del 14 dicembre 2009), che va compilato in ogni sua parte⁽⁵²⁾ e sottoscritto dal datore di lavoro⁽⁵³⁾. Il modulo deve essere utilizzato per attestare le assenze del conducente professionale che guida un mezzo dotato di cronotachigrafo per malattia, ferie annuali, altre mansioni e così via⁽⁵⁴⁾. Qualora il conducente sia impiegato in azienda per lo svolgimento di altre attività viene richiesta la compilazione di tanti moduli di controllo con il giustificativo "altre mansioni" (riportato nel modulo con la dicitura "eseguiva un altro lavoro diverso dalla guida") per quanti sono i giorni in cui il dipendente non sia stato impegnato nella guida del mezzo.

L'espressione "altre mansioni", peraltro, per quanto previsto dall'art. 15, comma 3, lett. *b*, del regolamento CE n. 3821/1985, come sostituito dall'art. 26, paragrafo 4), terzo capoverso, e secondo la definizione offerta dall'art. 3, lett. *a*, della direttiva 2002/15/CE, deve essere intesa con riferimento alle attività diverse dalla guida e comunque connesse all'attività del servizio (quali, ad esempio, il carico e lo scarico, la pulizia e la manutenzione del veicolo, operazioni volte a garantire la sicurezza del veicolo, sorveglianza del veicolo e del carico e formalità amministrative). Pertanto, anche nel caso in cui il dipendente sia stato assunto per svolgere altre attività lavorative, differenti dalla guida professionale (come ad esempio nel caso di magazziniere, operaio), e si trovi solo saltuariamente a svolgere mansioni di autista e, conseguentemente, a condur-

re un mezzo dotato di cronotachigrafo deve ritenersi necessario compilare il modulo di controllo e attestazione delle assenze, stante lo svolgimento di altre mansioni in modo assolutamente prevalente. In questo senso si è espresso il Ministero delle infrastrutture con nota n. 60856 del 16 luglio 2010⁽⁵⁵⁾.

Detto modulo di controllo deve essere conservato dall'impresa di trasporto per un anno dalla scadenza del periodo al quale si riferisce, mentre il conducente deve recare con sé il modulo che deve essere esibito ad ogni richiesta degli organi di controllo.

Sez. II

Tempi di guida e riposo e obblighi aziendali nell'AETR

Come ricordato espressamente ora dall'art. 178, comma 1, del Codice della Strada, nel testo sostituito dall'art. 30, comma 3, della l. n. 120/2010, la durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose non muniti di cronotachigrafo e non soggetti al regolamento CE n. 561/2006 (in precedenza tenuti al rispetto dei tempi di guida dell'abrogato regolamento CEE n. 3820/1985) è disciplinata dalle disposizioni dell'*Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada* (AETR), concluso a Ginevra il 1° luglio 1970, e reso esecutivo in Italia dalla l. 6 marzo 1976, n. 112, al cui rispetto sono tenuti anche i conducenti dei veicoli di cui all'art. 2, par. 3, del regolamento CE n. 561/2006⁽⁵⁶⁾.

Si segnala, tuttavia, che per effetto della espressa dizione della novella legislativa sembrerebbe doversi fare riferimento al testo dell'accordo europeo così come ratificato e reso operativo in Italia dalla citata l. n. 112/1976 e in questo senso pare essersi orientato anche il Ministero dell'interno nella circolare n. 11310/2010. Peraltro il testo originario risulta modificato, a far data dal 3 agosto 1983, per l'attuazione degli emendamenti agli articoli 3, 6, 10, 11, 12 e 14 dell'AETR, come da notifica C.N. 399/1981 della Commissione economica per l'Europa dell'ONU del 2 febbraio 1982 (in GU n. 161 del 19 agosto 1986), ai quali l'Italia è vincolata.

D'altro canto, ai sensi dell'art. 2, par. 3, del regolamento CE n. 561/2006, le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle dello stesso

regolamento, al fine di consentire l'applicazione di una normativa omogenea nei tragitti compiuti nel territorio della Comunità, proprio in considerazione di tale esigenza, l'art. 178 del Codice della Strada (parimenti novellato dalla l. n. 120/2010) estende anche ai veicoli non dotati di cronotachigrafo la disciplina in materia di durata della guida, tenuta dei documenti e le relative sanzioni amministrative previste per gli altri veicoli adibiti al trasporto professionale, riproducendo le previsioni del novellato art. 174, sia pure con la differenziazione per la maggiorazione della sanzione prevista nel caso di mancato rispetto delle disposizioni relative alle interruzioni della guida continua, che parrebbe trovare giustificazione proprio nel diverso regime normativo stabilito dall'accordo.

D'altronde, lo stesso AETR risulta essere stato modificato in quattro ulteriori occasioni (24 aprile 1992, 28 febbraio 1995, 27 febbraio 2004 e 16 giugno 2006), al punto da aver portato il gruppo di lavoro dei trasporti su strada della Commissione economica per l'Europa dell'ONU ad approvare durante la Centesima sessione del 17-19 ottobre 2006, un "testo consolidato" dell'AETR, come risultante dai cinque emendamenti approvati nella sede internazionale, sia pure senza valore giuridico. Nel testo consolidato dell'AETR, invero, è già apprezzabile una armonizzazione pressoché piena dei contenuti dell'accordo alla disciplina di cui al regolamento CE n. 561/2006, al punto tale che fin dal secondo emendamento risulta essere stato soppresso il libretto individuale di controllo sostituito dall'apparecchio di controllo cronotachigrafo, prima analogico e negli ultimi emendamenti, digitale. Tuttavia, proprio il riferimento testuale, contenuto nell'art. 178, comma 2, del d.lgs. n. 285/1992, come sostituito dall'art. 30 della l. n. 120/2010, ai «libretti individuali [...] di cui all'accordo indicato al comma 1», impone di riferirsi al testo dell'AETR in vigore fino al 23 aprile 1992, prima della soppressione delle norme sul libretto individuale di controllo. Per l'effetto nel prosieguo si analizzeranno i profili normativi e sanzionatori della disciplina dettata dall'AETR così come risulterebbe vigente in Italia secondo le fonti ufficiali nazionali⁽⁵⁷⁾.

1. Tempi di guida

Anzitutto, per quanto attiene ai tempi di guida, ri-

guardo ai veicoli non soggetti al regolamento CE n. 561/2006, l'AETR stabilisce (all'art. 7) che la durata giornaliera di guida (durata totale dei tempi di guida tra due periodi consecutivi di riposo giornaliero) non può superare le 8 ore. Salvo che nei casi in cui il conducente deve essere accompagnato da un altro conducente fin dall'inizio del viaggio oppure essere sostituito durante il viaggio⁽⁵⁸⁾, la durata giornaliera di guida può essere portata fino a 9 ore al massimo per due volte nel corso di una settimana. La durata di guida settimanale non può superare 48 ore in ciascuna settimana, né 92 ore nel corso di due settimane consecutive. L'art. 11 dell'AETR prevede la possibilità per il conducente di derogare ai limiti dell'art. 7 qui riassunti nei "casi eccezionali" di pericolo, forza maggiore o per portare soccorso o in seguito a un guasto, «nella misura necessaria ad assicurare la sicurezza delle persone, del veicolo e del suo carico» e per consen-

Le nuove sanzioni per tempi di guida (art. 178 Codice della Strada)

Illecito	Sanzione
Superamento del periodo massimo di guida giornaliero entro il 10%	da € 38 a € 152
Superamento del periodo massimo di guida giornaliero da oltre il 10% al 20%	da € 300 a € 1.200
Superamento del periodo massimo di guida giornaliero da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Superamento del periodo massimo di guida settimanale entro il 10%	da € 38 a € 152
Superamento del periodo massimo di guida settimanale da oltre il 10% al 20%	da € 250 a € 1.000
Superamento del periodo massimo di guida settimanale da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Mancato rispetto del riposo giornaliero entro il 10%	da € 200 a € 800
Mancato rispetto del riposo giornaliero da oltre il 10% al 20%	da € 350 a € 1.400
Mancato rispetto del riposo giornaliero da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Mancato rispetto del riposo settimanale o bisettimanale da oltre il 10% al 20%	da € 350 a € 1.400
Mancato rispetto del riposo settimanale o bisettimanale da oltre il 20% in su	da € 400 a € 1.600
Omissione delle interruzioni alla guida continua	da € 250 a € 1.000
NB - Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è commessa fra le ore 22 e le ore 7	

tirgli di raggiungere «un luogo di fermata appropriato o, secondo le circostanze, il termine del suo viaggio». Il conducente dovrà, in ogni caso, esplicitare nel libretto individuale di controllo «il genere e il motivo della deroga».

L'art. 178, commi 4-7, del d.lgs. n. 285/1992 introduce per i tempi di guida un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità:

- *superamento del periodo di guida giornaliero*: fino al 10% (fino a 48 minuti nel caso di periodi di 8 ore oppure fino a 54 minuti nel caso di periodi di 9 ore) sanzione da 38 a 152 euro; da oltre il 10% al 20% (da 49 minuti a 1 ora e 36 minuti nel caso di periodi di 8 ore oppure da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti nel caso di periodi di 9 ore) sanzione da 300 euro a 1.200 euro; da oltre il 20% in su (da 1 ora e 37 minuti in su nel caso di periodi di 8 ore oppure da 1 ora e 49 minuti in su nel caso di periodi di 9 ore) sanzione da 400 euro a 1.600 euro;
- *superamento del periodo di guida settimanale*: fino al 10% (fino a 4 ore e 48 minuti) sanzione da 38 a 152 euro; da oltre il 10% al 20% (da 4 ore e 49 minuti fino a 9 ore e 36 minuti) sanzione da 250 euro a 1.000 euro; da oltre il 20% in su (da 9 ore e 37 minuti) sanzione da 400 euro a 1.600 euro;
- *superamento del periodo di guida bisettimanale*: fino al 10% (fino a 9 ore e 12 minuti) sanzione da 38 a 152 euro; da oltre il 10% al 20% (da 9 ore e 13 minuti fino a 18 ore e 24 minuti) sanzione da 250 euro a 1.000 euro; da oltre il 20% in su (da 18 ore e 25 minuti in su) sanzione da 400 euro a 1.600 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-bis).

2. Interruzioni

Anche l'art. 8 dell'AETR stabilisce (con riguardo ai veicoli non soggetti al regolamento CE n. 561/2006) l'obbligo delle interruzioni⁽⁵⁹⁾. In particolare la durata di guida continuata (interrotta solo per soste che non corrispondono a interruzioni vere e proprie) non può superare le 4 ore, salvo che il conducente non sia in grado di raggiungere un luogo di fermata appropriato o il luogo di destinazione: solo in questo caso il periodo di guida potrà essere prolungato al massimo di 30 minuti, sempre che il ricorso a tale facoltà non comporti una infrazione delle disposizioni in materia di durata della

guida massima giornaliera e settimanale.

Per i conducenti dei veicoli complessi di cui all'art. 10 dell'AETR la guida deve essere obbligatoriamente interrotta per una durata di almeno un'ora al termine delle 4 ore o 4 ore e mezza di guida continua; tale interruzione può essere sostituita da due interruzioni di almeno 30 minuti consecutivi ciascuna, intercalate nella durata giornaliera di guida in modo tale che sia assicurato il rispetto della durata massima di guida continuata consentita (art. 8, par. 2, AETR).

Per i conducenti addetti agli altri veicoli, nel caso in cui la durata giornaliera di guida non superi le 8 ore, la guida va interrotta, al termine della durata massima di guida continuata, per una durata di almeno 30 minuti consecutivi; anche tale interruzione può essere sostituita: da due interruzioni di almeno 20 minuti consecutivi ciascuna o da tre di almeno 15 minuti consecutivi ciascuna, che possono essere intercalate nella durata di guida o inserirsi in parte all'interno della durata massima di guida continuata e in parte immediatamente dopo. Quando però la durata giornaliera di guida supera le 8 ore, il conducente è tenuto obbligatoriamente ad effettuare almeno due interruzioni di guida per 30 minuti consecutivi (art. 8, par. 3, AETR).

Ai sensi dell'art. 11 dell'AETR il conducente può derogare ai limiti dell'art. 8 nei casi di pericolo, forza maggiore o per portare soccorso o in seguito a un guasto, per garantire la sicurezza delle persone, del veicolo e del carico e per raggiungere un luogo di fermata appropriato o il termine del viaggio, a condizione che nel libretto individuale di controllo siano menzionati il genere e il motivo della deroga.

L'art. 178, comma 8, per il mancato rispetto delle interruzioni previste prevede la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 250 euro a 1.000 euro che è aumentata di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-bis).

3. Riposi giornalieri e settimanali nell'AETR

Gli artt. 6 e 9 dell'AETR si occupano, rispettivamente, dei riposi giornaliero e settimanale per i veicoli non soggetti al regolamento CE n. 561/2006.

Con riferimento al riposo giornaliero⁽⁶⁰⁾ in via generale ciascun membro di equipaggio destinato al

trasporto internazionale su strada di merci deve aver beneficiato di un riposo giornaliero di almeno undici ore consecutive, nel corso del periodo di 24 ore precedente il momento in cui egli svolge una delle sue attività professionali. Tale riposo può essere ridotto fino a 9 ore consecutive, al massimo due volte nel corso di una settimana, a condizione che possa essere preso nel luogo di residenza abituale del conducente, oppure fino a 8 ore consecutive, al massimo due volte nel corso di una settimana, nel caso in cui il riposo non possa, per motivi di servizio, essere preso nel luogo di residenza abituale del membro dell'equipaggio (art. 6, par. 1, AETR).

Mentre con riferimento al trasporto internazionale su strada di viaggiatori ogni membro dell'equipaggio deve avere beneficiato, nel corso del periodo di 24 ore precedenti il momento in cui esercita una delle sue attività professionali (art. 6, par. 2, AETR):

- di un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive, senza possibilità di riduzione nel corso della settimana,
- di un riposo giornaliero di almeno 11 ore consecutive, potendo questo essere ridotto due volte la settimana fino a 10 ore consecutive e due volte la settimana fino a 9 ore consecutive, a condizione che, in questi ultimi due casi, il servizio comporti una interruzione prevista dall'orario di almeno 4 ore consecutive o due interruzioni di almeno 2 ore consecutive, e che nel corso di tali interruzioni, il membro dell'equipaggio non eserciti alcuna attività.

Nei casi in cui vi sono due conducenti a bordo, se il veicolo non è dotato di cuccetta che permetta ai membri dell'equipaggio di distendersi in modo confortevole, ogni membro dell'equipaggio deve aver beneficiato di un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive durante il periodo di 27 ore precedenti il momento in cui eserciti una delle sue attività (art. 6, par. 3, AETR). Se il veicolo è dotato di cuccetta che consenta ai membri dell'equipaggio di distendersi in maniera confortevole, ciascun membro dell'equipaggio deve avere beneficiato di un riposo giornaliero di almeno 8 ore consecutive durante il periodo di 30 ore che precede il momento in cui esercita una delle sue attività (art. 6, par. 4, AETR).

Ai sensi dell'art. 9, par. 1, dell'AETR ogni membro dell'equipaggio deve beneficiare, in aggiunta ai riposi giornalieri, di un riposo settimanale di alme-

no 24 ore consecutive, che dovrà essere preceduto o seguito immediatamente da un periodo di riposo giornaliero.

Tuttavia, per i membri dell'equipaggio di veicoli destinati al trasporto internazionale su strada di viaggiatori (tranne che per quelli destinati ai servizi regolari di viaggiatori), nel periodo dal 1° aprile al 30 settembre, il riposo settimanale può essere sostituito da un riposo di almeno 60 ore consecutive da prendere interamente prima del termine di ciascun periodo massimo di 14 giorni consecutivi, a condizione che detto riposo sia immediatamente preceduto o seguito da un periodo di riposo giornaliero (art. 9, par. 2, AETR).

I limiti di cui all'art. 6 dell'AETR possono essere derogati in forza delle previsioni contenute nell'art. 11 del medesimo accordo nei casi di pericolo, forza maggiore o per portare soccorso o in seguito a un guasto (situazione che il conducente dovrà, in ogni caso, annotare nel libretto individuale di controllo), per assicurare la sicurezza delle persone, del veicolo o del carico e raggiungere un luogo di fermata appropriato o il termine del viaggio. Nessuna deroga, invece, è ammessa relativamente ai riposi settimanali (art. 9 dell'AETR).

L'art. 178, commi 4-6, del d.lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi giornalieri un sistema sanzionatorio su tre differenti soglie di penalità per le riduzioni del riposo:

- fino al 10% (fino a 1 ora e 6 minuti per periodi di 11 ore; fino a 1 ora per periodi di 10 ore; fino a 54 minuti per periodi di 9 ore) sanzione da 200 a 800 euro;
- da oltre il 10% al 20% (da 1 ora e 7 minuti a 2 ore e 12 minuti per periodi di 11 ore; da 1 ora e 1 minuto a 2 ore per periodi di 10 ore; da 55 minuti a 1 ora e 48 minuti per periodi di 9 ore) sanzione da 350 a 1.400 euro;
- da oltre il 20% in su (da 2 ore e 13 minuti in su per periodi di 11 ore; da 2 ore e 1 minuto in su per periodi di 10 ore; da 1 ora e 49 minuti in su per periodi di 9 ore) sanzione da 400 a 1.600 euro.

L'art. 178, comma 7, del d.lgs. n. 285/1992 introduce per il mancato rispetto dei riposi settimanali un sistema sanzionatorio su due differenti soglie di penalità (fino al 10%, infatti, non sono previste sanzioni); per riduzioni da oltre il 10% al 20% (da 2 ore e 25 minuti a 4 ore e 48 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore oppure da 6 ore a 12 ore nel caso di periodi di 60 ore) sanzione da 350 euro a 1.400 euro; per riduzioni da oltre il 20% in su (da 4

ore e 49 minuti in su nel caso di periodi di 24 ore oppure da 12 ore e 1 minuto in su nel caso di periodi di 60 ore) sanzione da 400 euro a 1.600 euro.

Le sanzioni sono aumentate di un terzo quando la violazione è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo (art. 195, comma 2-*bis*).

4. I controlli dell'impresa in regime AETR

Anche l'impresa che si trovi a dover applicare l'AETR ha degli specifici obblighi in materia di controlli da effettuare, sanciti dall'art. 13 del medesimo accordo.

Anzitutto il fondamentale dovere di organizzare i servizi di trasporto su strada in modo da permettere ai conducenti di osservare le disposizioni stabilite dall'AETR, in specie con riferimento ai tempi di guida e riposo (art. 13, par. 1, AETR).

Conseguentemente spetta all'impresa anche la regolare sorveglianza sui periodi di guida e sui tempi di svolgimento di altre attività, oltretutto sulle ore di riposo, utilizzando i documenti e le informazioni di cui dispone. Qualora in tale operazione di controllo l'impresa si trovi a constatare infrazioni alle disposizioni dell'accordo dovrà farle cessare "senza indugio" e, con tempestività, "adottare misure per evitare che si ripetano", in particolare intervenendo sulle necessarie modifiche degli orari o degli itinerari (art. 13, par. 2, AETR).

Ai sensi dell'art. 178, comma 13, l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nell'AETR ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è punita con la sanzione amministrativa da euro 307 a euro 1.228 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce in base al numero dei lavoratori coinvolti e al numero delle violazioni commesse.

5. Libretto individuale di controllo nell'AETR

Per le imprese in regime di AETR, ai sensi dell'art. 12 dell'accordo, ogni conducente o assistente alla guida deve essere munito di un libretto individuale di controllo⁽⁶¹⁾ nel quale dovrà annotare durante la giornata, le attività professionali svolte e le ore di riposo. I membri dell'equipaggio dovranno recare con sé il libretto e presentarlo ad ogni richiesta degli organi di vigilanza (art. 12, par. 1, AETR). L'uso contemporaneo di due libretti da parte dello stesso membro dell'equipaggio è vietato dall'art.

12, par. 3, dell'AETR.

Inoltre ogni impresa dovrà tenere e aggiornare un registro dei libretti individuali di controllo in uso, con indicazione dei seguenti dati (art. 12, par. 4, AETR):

- nome del conducente o dell'assistente alla guida al quale il libretto è intestato;
- sigla del conducente o dell'assistente alla guida; numero del libretto;
- data di consegna del libretto al conducente o all'assistente alla guida;
- data dell'ultimo foglio giornaliero riempito dal conducente o dall'assistente alla guida prima della consegna definitiva del libretto all'impresa dopo l'uso.

I libretti utilizzati dovranno essere conservati dall'impresa per almeno dodici mesi dopo la data dell'ultima iscrizione e, a richiesta, dovranno essere presentati agli organi di vigilanza insieme con i registri di consegna (art. 12, par. 5, AETR).

In ogni caso di trasporto internazionale su strada, il conducente o assistente alla guida deve indicare il libretto di controllo individuale, nelle rispettive voci dei fogli giornalieri o nel rapporto settimanale, i dati relativi ai riposi ininterrotti precedenti le riprese di servizio e ai periodi giornalieri di guida durante i sette giorni che hanno preceduto quello in cui comincia il trasporto (art. 12, par. 6, AETR).

Per la mancata, incompleta o irregolare tenuta del libretto individuale di controllo il conducente è punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228 (art. 178, comma 9).

6. Registro di servizio e copia dell'orario

Ancora con riguardo ai veicoli non muniti di cronotachigrafo, l'art. 178, comma 2, del d.lgs. n. 285/1992, come sostituito dall'art. 30 della l. n. 120/2010, fa riferimento a «i registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'accordo indicato al comma 1». Nel silenzio dell'AETR in merito all'orario di servizio e al relativo registro di servizio, si deve far riferimento all'art. 375, comma 1, del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (in GU 28 dicembre 1992, n. 303), secondo cui «gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario

di servizio sono disciplinati dal Regolamento n. 3820/1985 del Consiglio delle Comunità Europee del 20 dicembre 1985 e successive modificazioni». Naturalmente l'avvenuta abrogazione del regolamento CEE n. 3820/1985 e la sua sostituzione integrale con il regolamento CE n. 561/2006 impone di riferirsi all'art. 16 di tale regolamento comunitario come più sopra illustrato.

Per la mancata, incompleta o irregolare tenuta dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio il conducente è punito con la sanzione amministrativa da euro 307 a euro 1.228 (art. 178, comma 9).

7. Il modulo di controllo delle assenze dei conducenti (rinvio)

Come illustrato nella Sez. I, § 7, il *modulo di controllo delle assenze dei conducenti* (previsto dall'art. 11, paragrafo 3, della direttiva 2006/22/CE, introdotto in Italia dall'art. 9, comma 1, del d.lgs. 4 agosto 2008, n. 144 ed elaborato dalla Commissione europea, da ultimo, con la decisione n. 959 del 14 dicembre 2009) per la verifica delle effettive condizioni di lavoro dei lavoratori dell'autotrasporto, così come illustrato dalla circolare del 20 gennaio 2010 congiunta del Ministero dell'interno (prot. n. 918) con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. n. 4969) sembrerebbe essere destinato ai soli veicoli rientranti nel campo di applicazione del regolamento CE n. 561/2006 e non anche a quelli per i quali trova applicazione l'*Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada*. Tuttavia il modello approvato dalla Commissione europea reca espressa indicazione alternativa del campo di applicazione, sia pure denominando l'accordo europeo col diverso acronimo AETS (italianizzato) al posto del consueto AETR (dall'originale francese *Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route*).

Sez. III

La vigilanza, il procedimento sanzionatorio e il contenzioso

Fino al 1° ottobre 2008, a norma dell'art. 2 del

d.m. 12 luglio 1995 ⁽⁶²⁾ (ora abrogato), i controlli su strada e i controlli nei locali delle imprese di trasporto erano coordinati, rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dal Ministero del lavoro.

In particolare, i controlli su strada dei veicoli circolanti in Italia, erano effettuati dalla Polizia stradale e organizzati con modalità idonee a consentire una capillare azione di controllo al fine di evitare le principali forme di elusione (art. 4, d.m. 12 luglio 1995). I controlli nei locali delle imprese ⁽⁶³⁾ che effettuano l'autotrasporto, invece, erano a cura degli ispettori del lavoro in forza presso le Direzioni provinciali del lavoro, secondo la specifica competenza territoriale ⁽⁶⁴⁾ e avevano precipuo riguardo alle esigenze di tutela psicofisica dei lavoratori (art. 6, d.m. 12 luglio 1995) ⁽⁶⁵⁾.

Dal 2 ottobre 2008, con l'entrata in vigore del d.lgs. 4 agosto 2008, n. 144, lo schema di ripartizione degli obblighi di vigilanza è stato confermato, con talune importanti precisazioni.

1. Programmazione e coordinamento della vigilanza nell'autotrasporto

Anzitutto ai sensi dell'art. 2, comma 1, *lett. b*, del d.lgs. n. 144/2008, le funzioni di coordinamento per la definizione degli obiettivi dell'attività nazionale di controllo sono attribuite al solo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (specificamente alla Direzione generale del trasporto stradale del Dipartimento dei trasporti terrestri e i trasporti intermodali di detto dicastero).

Le attività di controllo su strada e le attività di controllo presso i locali delle imprese, da chiunque svolte, sono pianificate e coordinate rispettivamente, dal Ministero dell'interno e dal Ministero del lavoro e delle politiche sociali (art. 2, comma 3) ⁽⁶⁶⁾.

I controlli, sia su strada che nei locali delle imprese, di tutte le categorie di trasporto che rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 3821/1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, e del regolamento CE n. 561/2006, sono effettuati, ogni anno, almeno sul 3% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti di veicoli che rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti CE n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/85 (art. 3, comma 1, d.lgs. n. 144/2008) ⁽⁶⁷⁾.

Con riferimento al numero totale dei controlli, almeno il 30% del totale dei giorni lavorativi control-

lati è verificato su strada e almeno il 50% nei locali delle imprese (art. 3, comma 2).

Ai sensi dell'art. 4, comma 1, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali deve comunicare all'Ufficio di coordinamento, entro il mese di gennaio di ogni anno, i dati relativi al numero complessivo dei giorni di lavoro che ciascun conducente deve effettuare nel periodo di riferimento ⁽⁶⁸⁾.

Nel corso delle operazioni di controllo nei locali delle imprese sono rilevate le informazioni relative al tipo di attività di trasporto, se trattasi di attività a livello nazionale o internazionale, passeggeri o merci, per conto proprio o per conto terzi, anche con riguardo alle dimensioni del parco veicoli dell'impresa ed al tipo di tachigrafo, se analogico o digitale (art. 7, comma 2).

Per effetto dell'art. 7, comma 3, del d.lgs. n. 144/2008 le imprese responsabili dei conducenti conservano per un anno i verbali loro rilasciati dagli organismi di controllo, i protocolli dei risultati e altri dati pertinenti relativi ai controlli effettuati.

Con lo scopo di agevolare le operazioni di controllo, è stabilito un modello di "lista di controllo" ⁽⁶⁹⁾, da adottarsi con decreto dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e del Ministero del lavoro (art. 7, comma 4): a tale disposizione è stata data attuazione dapprima con decreto dirigenziale 4 dicembre 2008 (in GU n. 298 del 22 dicembre 2008), successivamente annullato e sostituito dal decreto dirigenziale 14 settembre 2009 (in GU n. 224 del 26 settembre 2009) ⁽⁷⁰⁾. L'articolo unico del d.d. 14 settembre 2009, peraltro, stabilisce al comma 2, che «nel corso delle operazioni di controllo su strada [...] gli organi di controllo si atten- gono alla lista», tuttavia, opportunamente chiarisce al successivo comma 3 che «gli accertamenti indicati nella lista di controllo non sono da intendersi come esaustivi e l'attività di controllo può riguardare ulteriori documenti e atti che devono essere conservati secondo le vigenti norme».

Ai sensi dell'art. 7, commi 5-7, del d.lgs. n. 144/2008 i controlli nei locali delle imprese si effettuano anche quando sono state accertate su strada gravi infrazioni al regolamento CE n. 561/2006 o al regolamento (CEE) n. 3821/1985. L'ufficio di coordinamento sulla base delle informazioni ricevute dal Ministero dell'interno, tenendo conto delle informazioni fornite dagli organismi di collegamento designati degli altri Stati membri, comunica al Ministero del lavoro l'elenco delle imprese italiane da controllare ⁽⁷¹⁾.

Resta allora confermata la distinzione di ruolo fra ispettori del lavoro e polizia stradale, con riguardo all'indagine su strada e a quella in azienda, seppure con una speciale evidenziazione di dettagli operativi, anche con riferimento al numero di giornate lavorative da sottoporre a controllo.

Analoga distinzione di ruoli ispettivi, peraltro, era già disposta, con riguardo specifico ai dischi cronotachigrafi, l'art. 7, comma 2, della l. 13 novembre 1978, n. 727 («I fogli di registrazione che il datore di lavoro è tenuto a conservare [...] sono altresì soggetti al controllo dell'Ispettorato del lavoro»). Così, più di recente, anche l'art. 1 del d.m. 31 marzo 2006, il quale espressamente stabilisce che «le imprese di trasporto sono tenute a custodire i dischi tachigrafici per il periodo previsto dalla vigente normativa al fine di consentire al personale ispettivo di effettuare i relativi controlli».

Nello stesso senso si muove, ad ulteriore conferma, l'attuale art. 174, comma 2, del d.lgs. n. 285/1992, nel testo sostituito dalla l. n. 120/2010, laddove prevede che «I registri di servizio [...], conservati dall'impresa, devono essere esibiti, per il controllo, anche [...] agli ispettori della direzione provinciale del lavoro» ⁽⁷²⁾.

In attuazione delle previsioni contenute nel d.lgs. n. 144/2008, con nota n. 1903 del 10 febbraio 2009 il Ministero del lavoro informava le Direzioni provinciali del lavoro riguardo al numero complessivo dei controlli da garantire a livello nazionale per l'anno 2009, secondo quanto comunicato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che è pari a 3.438.236 giornate lavorate, tenendo conto di 200 giornate lavorative per ciascun conducente, ripartendo per ciascuna provincia il numero dei controlli da effettuare, in considerazione del numero dei veicoli rientranti nel campo di applicazione della normativa. Detto parametro di vigilanza obbligatoria, peraltro, si fonda sulle previsioni della Direttiva comunitaria 2006/22/CE così come recepita appunto dal d.lgs. n. 144/2008, che stabilisce l'obbligo minimo di controllo per il 2% dei giorni lavorati, con un 50% dei controlli da effettuare nei locali delle imprese a cura delle Direzioni provinciali del lavoro.

Successivamente con nota n. 6107 del 27 aprile 2009 ancora il Ministero del lavoro richiamava le Direzioni provinciali del lavoro ad un incremento sostanziale delle verifiche nel settore autotrasporto, su tutto il territorio nazionale, segnalando come l'art. 3, comma 1, del d.lgs. n. 144/2008 imponga

un progressivo incremento della percentuale minima dei controlli da effettuare che nel 2009, come detto, è pari al 2% dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti (a fronte dell'1% del 2008), mentre la percentuale dei controlli nei locali delle imprese è stata elevata dal 25% del 2008 all'attuale 50% del 2009. Sottolineando come tali obblighi di origine comunitaria richiedano «un notevole e costante impegno del personale ispettivo nell'effettuazione delle verifiche nel settore dell'autotrasporto»⁽⁷³⁾. Analogamente con nota n. 3088 del 16 febbraio 2010 il Ministero del lavoro ha informato le Direzioni regionali e provinciali del lavoro riguardo al numero complessivo dei controlli da garantire a livello nazionale per l'anno 2010 pari a 5.146.386 giornate lavorate, ripartendo per ciascuna provincia il numero dei controlli da effettuare, in base al numero dei veicoli adibiti al trasporto merci su strada, in conto terzi e conto proprio, ribadendo come per l'anno in corso deve essere garantito un numero minimo di controlli pari ad almeno il 3% del totale dei giorni lavorati.

Da ultimo si tenga presente che il Piano triennale per il lavoro dal titolo *Liberare il lavoro per liberare i lavori*, adottato dal Consiglio dei Ministri del 30 luglio 2010, nel riconoscere un ruolo di primo livello all'ispezione del lavoro e alle Direzioni provinciali del lavoro, nel paragrafo intitolato *Liberare il lavoro dalla illegalità e dal pericolo*, afferma senza incertezze che «liberare il lavoro dalla illegalità e dal pericolo significa potenziare in termini qualitativi le attività di vigilanza orientandole alla repressione delle violazioni sostanziali più gravi». Da qui il richiamo ad una vigilanza improntata dichiaratamente all'obiettivo della «tolleranza zero» (riconosciuto come «doveroso e possibile») per tutte le «forme peggiori di sfruttamento del lavoro», da operarsi attraverso un attento «metodo di selezione nel più ampio fenomeno delle irregolarità e una combinazione di attività istituzionali e sociali». In questo contesto, fra l'altro, sul fronte degli obiettivi il Piano individua fra le «aree di intervento prioritario» espressamente segnalate tutto il sistema dei servizi connessi alla logistica e ai trasporti.

2. Il verbale e i tempi della notifica

Per quanto attiene al sistema normativo che governa gli illeciti amministrativi e le sanzioni va tenuto

presente che la vigilanza in materia di tempi di guida e condizioni di lavoro dei lavoratori dell'autotrasporto è governata dalle disposizioni del Titolo VI, Capo I, Sezione I, del Codice della Strada, mentre trova applicazione la l. 24 novembre 1981, n. 689 soltanto fatte salve «le modifiche e le deroghe previste dalle norme del presente capo» (così l'art. 194 Codice della Strada).

La l. n. 120/2010, nel modificare l'*incipit* del primo comma dell'art. 200 (rubricato *Contestazione e verbalizzazione delle violazioni*) ha sancito che le infrazioni al codice della strada di cui qui si tratta devono essere, quando è possibile, immediatamente contestate.

Il successivo comma 2 del medesimo art. 200, come integralmente sostituito dall'art. 35 della l. n. 120/2010, stabilisce le modalità di redazione e i contenuti del verbale di contestazione, che può essere redatto anche con l'ausilio di sistemi informatici, ma deve contenere la sommaria descrizione del fatto accertato, gli elementi essenziali per l'identificazione del trasgressore e la targa del veicolo con cui è stata commessa la violazione, oltre alle dichiarazioni che gli interessati chiedano di inserirvi. Non esiste un modello di verbale formalmente vincolante, posto che il rinvio al regolamento è relativo esclusivamente ai contenuti della verbalizzazione e non ai requisiti di forma⁽⁷⁴⁾.

Per i casi in cui la violazione non può essere immediatamente contestata, il comma 1 dell'art. 201 (rubricato *Notificazione delle violazioni*), come modificato dall'art. 36 della l. n. 120/2010, stabilisce che il verbale, «con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata»⁽⁷⁵⁾, deve essere notificato «entro novanta giorni» dall'accertamento. Qui sta una delle novità più rilevanti introdotte dalla l. n. 120/2010, giacché fino al 12 agosto 2010 il termine per la notifica dei verbali di contestazione delle violazioni era di 150 giorni e non già 90 giorni dall'accertamento⁽⁷⁶⁾: il superamento del nuovo termine comporta l'estinzione dell'obbligazione di pagare la sanzione pecuniaria per il soggetto che ha ricevuto la notificazione tardiva (ai sensi dell'art. 201, comma 5, Codice della Strada)⁽⁷⁷⁾.

Destinatario della notificazione dell'illecito amministrativo è l'effettivo trasgressore ovvero, quando non sia identificato, trattandosi di violazione commessa dal conducente di un veicolo, ad uno dei soggetti individuati quali responsabili in solido

dall'art. 196 Codice della Strada, quale risulta dai pubblici registri alla data dell'accertamento.

Nei casi in cui la violazione sia stata contestata immediatamente al trasgressore, il verbale deve essere notificato ad uno dei responsabili in solido entro cento giorni dall'accertamento della violazione (ai sensi dell'art. 201, comma 1, Codice della Strada). Come annotato dal Ministero dell'interno nella circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 (par. 32) i «nuovi e diversi termini si applicano alle violazioni commesse dopo la data di entrata in vigore della legge» di riforma del Codice della Strada, vale a dire dal 13 agosto 2010, «per gli illeciti accertati in precedenza, invece, continuerà ad applicarsi il termine di 150 giorni»⁽⁷⁸⁾.

3. Il sistema sanzionatorio

L'apparato sanzionatorio in materia di autotrasporto trova la sua specifica matrice nel d.lgs. n. 285/1992⁽⁷⁹⁾. Nel rinviare a quanto detto in precedenza nell'analisi dei singoli profili normativi, si riassumono di seguito le fonti normative sanzionatorie contenute, appunto, nel Codice della Strada⁽⁸⁰⁾.

3.1. Art. 174

L'art. 174 del d.lgs. n. 285/1992 (rubricato *Durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o di cose*) sanziona specificamente le inosservanze da parte dell'impresa, del conducente e del membro dell'equipaggio, alle disposizioni oggi contenute nel regolamento CE n. 561/2006⁽⁸¹⁾ e già previste dal regolamento CEE n. 3820/1985 (ora abrogato), in materia di tempi di guida e di riposo. Tale disposizione è stata integralmente sostituita dall'art. 30 della l. n. 120/2010, prevedendo, in primo luogo, che per il settore dell'autotrasporto va fatto esclusivo riferimento alle disposizioni previste dal citato regolamento CE n. 561/2006 per il cui accertamento, con espresso richiamo al ruolo degli ispettori delle Direzioni provinciali del lavoro, si fa esplicita menzione delle risultanze e delle registrazioni derivanti dai dispositivi di controllo installati sui veicoli (cronotachigrafi, analogici e digitali (comma 3), oltre che dei registri di servizio (comma 2).

La norma si articola poi in specifiche fattispecie di illecito amministrativo, con relative sanzioni pecu-

niarie, strutturate, almeno in larga misura, su un sistema sanzionatorio per soglia di irregolarità, sancendo la novità assoluta di tre soglie di penalità (fino al 10%, da oltre il 10% al 20%, da oltre il 20% in su) in relazione alla gravità della violazione commessa.

Ai sensi del comma 4, primo periodo, il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dal regolamento CE n. 561/2006 e, precisamente, dall'art. 6, paragrafo 1 (numero di ore di guida superiore a quello giornalmente consentito) dall'art. 6, paragrafi 2 e 3 (periodo di guida settimanale superiore alle ore consentite) è soggetto alla sanzione pecuniaria amministrativa del pagamento di una somma da euro 38 a euro 152. Ai sensi del secondo periodo dello stesso comma 4 il conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero previsti dal regolamento CE n. 561/2006 e, precisamente, dall'art. 8, paragrafi 2, 3, 4 e 5 (riposo giornaliero regolare, ridotto e in compresenza con due autisti) è soggetto alla sanzione pecuniaria amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800.

Il comma 5 dell'art. 174 novellato stabilisce la seconda soglia di penalità: quando le violazioni hanno durata superiore al 10% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 300 a euro 1.200; quando le violazioni hanno durata superiore al 10% rispetto al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400.

Il comma 6 dell'art. 174 novellato stabilisce la terza soglia di penalità, che è identica sia per i periodi di guida in eccesso che per i periodi di riposo mancanti: quando le violazioni hanno durata superiore al 20% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida o al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

Per effetto del comma 7, primo periodo, dell'art. 174 novellato il conducente che non rispetta per oltre il 10% il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dall'art. 6, paragrafi 2 e 3, del regolamento CE 561/2006 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000. Ai sensi del secondo periodo dell'art. 174, comma 7, il conducente che non rispetta per oltre il 10% il limite minimo

dei periodi di riposo settimanale prescritti dall'art. 8, paragrafo 6, del regolamento CE n. 561/2006 (riposi settimanale regolare e ridotto) è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400.

L'ultimo periodo del comma 7 dell'art. 174 prevede per il conducente che supera i limiti massimi di durata dei periodi di guida settimanale o minimi dei periodi di riposo settimanale per oltre il 20 per cento l'applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

Per effetto del comma 8 dell'art. 174 novellato il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'art. 7, paragrafi 1 e 2, del regolamento CE n. 561/2006 (più di 4 ore e mezzo di guida continua, senza almeno 45 minuti di pausa continuativi o una interruzione di almeno 15 minuti e una successiva di almeno 30 minuti) è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 155 a euro 620.

Il primo periodo del comma 9 dell'art. 174 prevede per il conducente che è sprovvisto dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio di cui all'art. 16, paragrafo 2, del regolamento CE n. 561/2006, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228. Il secondo periodo dello stesso comma 9 stabilisce che chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato), in violazione dell'art. 16, paragrafo 2, del regolamento CE n. 561/2006, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228.

Ai sensi del comma 10 del novellato art. 174 del Codice della Strada le sanzioni previste dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 (così come sopra esposte) trovano applicazione anche nei confronti degli altri membri dell'equipaggio che non osservano le disposizioni del regolamento CE n. 561/2006.

Per effetto del comma 13 dell'art. 174, inoltre, viene confermato che per tutte le violazioni delle disposizioni richiamate e sanzionate dallo stesso articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale gli illeciti si riferiscono è obbligata in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma a titolo di sanzione amministrativa da questi dovuta.

Da ultimo, il comma 14 del novellato art. 174 stabilisce che l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nel regolamento CE n. 561/2006, ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato).

Nel merito dei criteri di applicazione della sanzione di cui all'art. 174, comma 14, la nota del Ministero del lavoro del 5 agosto 2010 conferma le indicazioni già riportate nella precedente nota n. 13587 del 2 agosto 2010 secondo cui la sanzione in questione deve essere calcolata non soltanto in relazione al numero dei lavoratori coinvolti nelle violazioni, ma altresì in base al numero delle violazioni commesse da ciascuno di essi.

Il Ministero riconosce come in relazione alla applicazione della norma si siano diffuse nel territorio nazionale due interpretazioni totalmente differenti alle quali hanno fatto seguito distinte modalità di calcolo della relativa sanzione pecuniaria:

- un primo orientamento ha assunto come parametro per il calcolo della sanzione sia il numero dei lavoratori coinvolti che il numero delle violazioni commesse;
- un secondo orientamento, invece, ha calcolato la sanzione esclusivamente con riferimento al numero dei lavoratori, ritenendo che l'inciso normativo «cui la violazione si riferisce» debba essere inteso con riguardo solo alla tipologia delle infrazioni e non anche al numero di esse.

La nota ministeriale del 2 agosto 2010 ritiene condivisibile l'interpretazione secondo cui la sanzione amministrativa debba «essere riferita ogni dipendente interessato e a ciascuna violazione rilevata, pur nell'ambito della medesima fattispecie di illecito maggiormente in linea con il tenore letterale della norma».

Tale interpretazione è ritenuta dal Ministero più rispondente al principio di proporzionalità delle sanzioni, in quanto consente di rapportare il trattamento sanzionatorio alla effettiva gravità della condotta tenuta dal datore di lavoro, in base «al numero di violazioni del precetto normativo commesse dal datore di lavoro».

La suddetta impostazione, inoltre, viene ritenuta «conforme» al più generale apparato sanzionatorio previsto dall'art. 174 e idonea, pertanto, a consenti-

re di «evitare disparità di trattamento tra i soggetti responsabili di analoghe condotte illecite».

3.2. Art. 178

Dal canto suo, l'art. 178 del d.lgs. n. 285/1992 (rubricato *Documenti di viaggio per trasporti professionali con veicoli non muniti di cronotachigrafo*), integralmente sostituito dall'art. 30, comma 3, della l. n. 120/2010, punisce, invece, le violazioni rispetto agli obblighi di tenuta e di registrazione relativi all'orario e al registro di servizio per i veicoli non muniti di cronotachigrafo adibiti al trasporto di persone o cose.

La norma in primo luogo prevede che i registri di servizio, i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio di cui all'AETR siano esibiti, per il controllo, agli organi di polizia stradale, mentre i libretti individuali conservati dall'impresa e i registri di servizio devono essere esibiti, per il controllo, anche ai funzionari del Dipartimento per i trasporti (comma 2).

Inoltre viene precisato che le violazioni delle disposizioni dell'art. 174 possono essere "accertate attraverso le risultanze o le registrazioni dei dispositivi di controllo installati sui veicoli", oltreché attraverso i libretti individuali, gli estratti del registro di servizio e le copie dell'orario di servizio (comma 3).

La norma poi, in analogia quasi perfetta con l'art. 174, individua fattispecie di illecito amministrativo, con relative sanzioni pecuniarie, strutturate, in larga misura, su un sistema sanzionatorio su tre soglie di penalità (fino al 10%, da oltre il 10% al 20%, da oltre il 20% in su) in relazione alla gravità della violazione commessa.

Ai sensi del comma 4, primo periodo, dell'art. 178 il conducente che supera la durata dei periodi di guida prescritti dall'AETR è soggetto alla sanzione pecuniaria amministrativa del pagamento di una somma da euro 38 a euro 152. Ai sensi del secondo periodo dello stesso comma 4 il conducente che non osserva le disposizioni relative ai periodi di riposo giornaliero previsti dall'AETR è soggetto alla sanzione pecuniaria amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800.

Il comma 5 dell'art. 178 novellato stabilisce la seconda soglia di penalità: quando le violazioni hanno durata superiore al 10% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida si applica la sanzione amministrativa del pagamento

di una somma da euro 300 a euro 1.200; quando le violazioni hanno durata superiore al 10% rispetto al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400.

Il comma 6 dell'art. 178 stabilisce la terza soglia di penalità, che è identica sia per i periodi di guida in eccesso che per i periodi di riposo mancanti: quando le violazioni hanno durata superiore al 20% rispetto al limite giornaliero massimo di durata dei periodi di guida o al tempo minimo di riposo giornaliero prescritto si applica la sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

Per effetto del comma 7, primo periodo, dell'art. 178 novellato il conducente che non rispetta per oltre il 10% il limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale prescritti dall'AETR è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000. Ai sensi del secondo periodo del comma 7, il conducente che non rispetta per oltre il 10% il limite minimo dei periodi di riposo settimanale prescritti dall'AETR è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 350 a euro 1.400.

L'ultimo periodo del comma 7 dell'art. 178 prevede per il conducente che supera i limiti massimi di durata dei periodi di guida settimanale o minimi dei periodi di riposo settimanale per oltre il 20% l'applicazione della sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.600.

Per effetto del comma 8 dell'art. 178 novellato il conducente che durante la guida non rispetta le disposizioni relative alle interruzioni previste dall'AETR è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 250 a euro 1.000.

Il primo periodo del comma 9 dell'art. 178 prevede per il conducente che è sprovvisto del libretto individuale di controllo, dell'estratto del registro di servizio o della copia dell'orario di servizio, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 307 a euro 1.228. Il secondo periodo dello stesso comma 9 stabilisce che chiunque non ha con sé o tiene in modo incompleto o alterato il libretto individuale di controllo, l'estratto del registro di servizio o copia dell'orario di servizio (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato), è soggetto alla medesima sanzione amministrativa da euro 307 a euro 1.228.

Ai sensi del comma 10 del novellato art. 178 del Codice della Strada le sanzioni previste dai commi 4, 5, 6, 7, 8 e 9 (così come sopra esposte) trovano applicazione anche nei confronti degli altri membri dell'equipaggio che non osservano le disposizioni dell'AETR.

Per effetto del comma 12 dell'art. 178 trova conferma che per tutte le violazioni delle disposizioni richiamate e sanzionate dallo stesso articolo, l'impresa da cui dipende il lavoratore al quale si riferiscono gli illeciti è responsabile in solido per il pagamento della sanzione amministrativa dovuta.

Da ultimo, il comma 13 del novellato art. 174 stabilisce che l'impresa che nell'esecuzione dei trasporti non osserva le disposizioni contenute nell'AETR ovvero non tiene i documenti prescritti o li tiene scaduti, incompleti o alterati, è soggetta alla sanzione amministrativa da euro 307 a euro 1.228 per ciascun dipendente cui la violazione si riferisce (oltre alle pene previste ove il fatto costituisca reato). Nel merito dei criteri di applicazione di questa sanzione valgono le indicazioni offerte dal Ministero del lavoro nella nota del 5 agosto 2010 in merito all'analogia fattispecie prevista dall'art. 174, comma 14, per cui la sanzione deve essere calcolata non solo in relazione al numero dei lavoratori coinvolti nelle violazioni, ma anche in base al numero delle violazioni commesse.

3.3. Art. 179

Infine, l'art. 179 del d.lgs. n. 285/1992 (rubricato *Cronotachigrafo e limitatore di velocità*) sanziona le inosservanze delle disposizioni contenute nel regolamento CEE n. 3821/1985 in materia di apparecchi cronotachigrafi (analogici e digitali), di dischi cronotachigrafi (fogli di registrazione) e di carta del conducente.

Ai sensi del comma 2, chiunque circola con un veicolo non munito di cronotachigrafo, nei casi in cui è obbligatorio, o circola con veicolo munito di un cronotachigrafo avente caratteristiche non rispondenti a quanto previsto dalle norme comunitarie o non funzionante, o ancora non inserisce il foglio di registrazione (disco cronotachigrafo) o la scheda del conducente, è soggetto alla sanzione amministrativa da euro 779 a euro 3.119. Se vi è manomissione dei sigilli o alterazione del cronotachigrafo la sanzione è raddoppiata e va da euro 1.558 a euro 6.238.

Il comma 3 dell'art. 179 stabilisce che il titolare

della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose o di persone che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione (dischi cronotachigrafi), ovvero con cronotachigrafo manomesso o non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa da euro 749 a euro 2.996.

Inoltre, per effetto dell'art. 30, comma 4, della l. n. 120/2010, l'art. 179 si arricchisce di un nuovo comma *8-bis* in base del quale in caso di incidente con danno a persone o a cose, causato da veicoli muniti di cronotachigrafo o che li coinvolga, l'organo accertatore deve segnalare il fatto alla Direzione provinciale del lavoro⁽⁸²⁾ competente territorialmente, in ragione della sede del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto, al fine di disporre la verifica in azienda per l'esame dei dati sui tempi di guida e di riposo relativi all'anno in corso.

Da ultimo si tenga presente che le violazioni su conservazione, esibizione e consegna, uso corretto e regolare dei fogli di registrazione (dischi cronotachigrafi) trova specifica reazione sanzionatoria nell'art. 19 della l. n. 727/1978 (art. 179, comma 10) con la sanzione amministrativa da euro 47 a euro 92.

3.4. Art. 195

Le modalità di applicazione e di calcolo delle sanzioni pecuniarie amministrative da irrogare sono invece dettate dall'art. 195 del d.lgs. n. 285/1992, come modificato dall'art. 23, d.lgs. 30 dicembre 1999 n. 507 e dall'art. 1, comma 529, della l. 30 dicembre 2004, n. 311, nonché da ultimo dall'art. 11, comma 4, della l. n. 120/2010.

Si tenga presente, anzitutto, che la più recente riforma ha inserito nel corpo dell'art. 195 un nuovo comma *2-bis*, in base al quale le sanzioni pecuniarie amministrative previste, fra gli altri, per quanto qui di interesse, dagli articoli 174 e 178 sono aumentate di un terzo quando la violazione alla quale si riferiscono è stata commessa fra le ore 22 e le ore 7 del giorno successivo.

Inoltre si richiama l'attenzione sul comma 3 dell'art. 195 che stabilisce un particolare sistema di aggiornamento biennale dell'importo delle sanzioni ad opera di apposito decreto ministeriale emanato entro il 1° dicembre di ogni biennio, dal Ministro della giustizia, di concerto con i Ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dei trasporti⁽⁸³⁾.

Sempre con riferimento all'apparato sanzionatorio, si tenga presente che a decorrere dal 1° gennaio 2005, la misura delle sanzioni amministrative è oggetto di arrotondamento all'unità di euro, per eccesso se la frazione decimale è pari o superiore a 50 centesimi di euro o per difetto se è inferiore a tale limite (art. 195, comma 3-*bis*, d.lgs. n. 285/1992).

3.5. Artt. 196 e 197

L'art. 196, comma 1, del d.lgs. n. 285/1992, come modificato dall'art. 11, comma 4, della l. n. 120/2010, individua i responsabili in solido⁽⁸⁴⁾ al pagamento della sanzione⁽⁸⁵⁾, in parziale analogia con quanto previsto dall'art. 6 della l. n. 689/1981, sancendo che per le violazioni punibili con la sanzione amministrativa pecuniaria il proprietario del veicolo ovvero del rimorchio, nel caso di complesso di veicoli⁽⁸⁶⁾, o, in sua vece, l'usufruttuario, l'acquirente con patto di riservato dominio o l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria, è obbligato in solido con l'autore della violazione al pagamento della somma dovuta, qualora non provi che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà. In particolare, ai sensi del successivo comma 3, se la violazione è commessa dal rappresentante o dal dipendente di una persona giuridica o da un imprenditore, nell'esercizio delle proprie funzioni o incombenze, la persona giuridica o l'imprenditore è obbligato, in solido con l'autore della violazione, al pagamento della somma dovuta⁽⁸⁷⁾.

Dal canto suo il successivo art. 197 stabilisce che se più persone concorrono in una violazione ciascuna è punita con la sanzione pecuniaria amministrativa prevista per la violazione medesima (analogamente a quanto sancito dall'art. 5 della l. n. 689/1981).

3.6. Art. 198

Nella disamina circa l'applicazione e il calcolo delle sanzioni amministrative illustrate rileva anche l'art. 198 del d.lgs. n. 285/1992, il quale, in parziale analogia con quanto previsto dall'art. 8 della l. n. 689/1981, prescrive che «chi con una azione od omissione viola diverse disposizioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie, o commette più violazioni della stessa disposizione, soggiace alla sanzione prevista per la violazione più grave

umentata fino al triplo».

La norma disciplina l'ipotesi di concorso formale di illeciti amministrativi previsti dal Codice della Strada operante quando con una sola azione od omissione vengono violate più disposizioni di legge o una stessa disposizione più volte. La fattispecie in esame, dunque, ricorre quando, con una sola azione od omissione, si violano diverse disposizioni che disciplinano violazioni amministrative (concorso eterogeneo) oppure si viola la stessa disposizione più volte (concorso omogeneo). In entrambi i casi opera il regime del «cumulo giuridico»⁽⁸⁸⁾ per effetto del quale trova applicazione la sanzione prevista per l'illecito più grave, aumentata fino al triplo, non potendosi in ogni caso, pur nel silenzio della legge, applicare una sanzione complessivamente superiore a quella applicabile in caso di «cumulo materiale»⁽⁸⁹⁾.

In argomento il Ministero dell'interno con nota n. M/2413-11 del 14 dicembre 2000, in merito alla possibilità di rimettere agli agenti accertatori della violazione la valutazione circa la sussistenza delle condizioni previste dall'art. 198, ha chiarito che «l'organo di polizia stradale deve contestare le singole violazioni commesse dal trasgressore, indicando per ciascuna infrazione la facoltà di effettuare il pagamento in misura ridotta», specificando che «il riconoscimento del concorso non è rimesso dalla legge né alla discrezione né all'apprezzamento dell'organo accertatore».

Sul punto, inoltre, la giurisprudenza di legittimità ha sancito che «in presenza di più violazioni di disposizioni che prevedono sanzioni amministrative, spetta al giudice di merito valutare se ricorrano, in concreto, gli estremi del 'concorso formale' di illeciti amministrativi ovvero della 'continuazione' tra gli stessi [...] e, ove ravvisi un concorso formale di illeciti amministrativi, la sostituzione del cumulo di sanzioni, inflitte per ciascuno degli illeciti con la sanzione edittale prevista per la violazione più grave, aumentata fino al triplo», in questo senso, fra le altre, Cass. civ., sez. I, 2 dicembre 2003, n. 18389⁽⁹⁰⁾.

3.7. Art. 199

Da ultimo, l'art. 199 del d.lgs. n. 285/1992, in perfetta analogia con quanto previsto dall'art. 7 della l. n. 689/1981, sancisce la non trasmissibilità della obbligazione, prevedendo che l'obbligazione di pagamento della somma irrogata o ingiunta a titolo

di sanzione amministrativa non si trasmette agli eredi (⁹¹). Seppure la norma si riferisca esclusivamente agli eredi del trasgressore, la giurisprudenza ha ritenuto di estendere gli effetti della morte anche agli obbligati in solido (⁹²).

3.8. La decurtazione dei punti

Ancora con riguardo ai profili sanzionatori, va segnalato che con l'art. 7 del d.lgs. 15 gennaio 2002, n. 9, come subito modificato dalla l. 1° agosto 2003, n. 214 di conversione, con modificazioni, del d.l. 27 giugno 2003, n. 151, è stato introdotto nel nostro ordinamento un regime sanzionatorio accessorio legato al mantenimento di un predeterminato blocco di "punti" nella patente di guida dei conducenti (⁹³), stabilendo la decurtazione immediata di un certo numero di "punti" a seguito della contestazione delle violazioni attinenti alla guida, come previsto dall'art. 126-*bis* del d.lgs. n. 285/1992 (⁹⁴). Pertanto, alle violazioni delle disposizioni comunitarie relative all'autotrasporto (superamento dei limiti massimi dei tempi di guida settimanali e giornalieri, omesso riposo settimanale e giornaliero) fanno seguito le più gravi sanzioni amministrative stabilite dal legislatore, nonché, in capo a ciascun conducente al quale si riferiscano le violazioni medesime, la decurtazione dei "punti". Originariamente in misura pari a 2 punti per ciascuno degli illeciti considerati, per effetto dell'entrata in vigore della l. n. 120/2010, le decurtazioni variano secondo la misura specificamente indicata nella tabella allegata (⁹⁵), si hanno le seguenti decurtazioni:

Art. 174

- comma 5: per violazione dei tempi di guida giornalieri oltre il 10% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo giornalieri oltre il 10% 5 punti
- comma 6: per violazione dei tempi di guida e di riposo giornalieri oltre il 20% 10 punti
- comma 7: per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 10% 1 punto; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 10% 3 punti; per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 20% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 20% 5 punti
- comma 8: per violazione delle interruzioni alla guida continua 2 punti

Art. 178

- comma 5: per violazione dei tempi di guida giornalieri oltre il 10% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo giornalieri oltre il 10% 5 punti
- comma 6: per violazione dei tempi di guida e di riposo giornalieri oltre il 20% 10 punti
- comma 7: per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 10% 1 punto; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 10% 3 punti; per violazione dei tempi di guida settimanale oltre il 20% 2 punti; per violazione dei tempi di riposo settimanale oltre il 20% 5 punti
- comma 8: per violazione delle interruzioni alla guida continua 2 punti

Art. 179

- comma 2: per assenza o non funzionamento del cronotachigrafo 10 punti.

Si segnala, infine, che in ipotesi di una accertata contestuale sussistenza di più violazioni si possono decurtare fino a un massimo di 15 punti (art. 126-*bis*, comma 2, d.lgs. n. 285/1992) (⁹⁶).

4. Il pagamento immediato, in misura ridotta e la nuova rateizzazione

Sul piano delle modalità di pagamento delle sanzioni, sulla estinzione agevolata delle stesse e sulla, non meno rilevante, questione della rateizzazione degli importi sanzionatori, profondamente innovata dalla l. n. 120/2010, occorre operare qualche breve riflessione.

Valga, in primo luogo, la precisazione relativa alla particolare modalità agevolata di estinzione della procedura sanzionatoria che viene introdotta dall'art. 202, comma 1, del Codice della Strada, che esula da quella prevista in via generale per tutte le altre ipotesi di sanzione amministrativa (art. 16 della l. n. 689/1981): qui, in effetti, il trasgressore è ammesso al pagamento, sempre nel termine usuale di 60 giorni, non dell'importo maggiormente favorevole fra il doppio del minimo e il terzo del massimo, ma piuttosto alla somma pari al minimo edittale.

Inoltre, per effetto dell'art. 202, commi 2-*bis*, 2-*ter* e 2-*quater*, del Codice della Strada, inseriti dall'art. 37, comma 1, della l. n. 120/2010, quando la violazione degli articoli 174 (commi 5, 6 e 7) e 178

(commi 5, 6 e 7) è commessa da un conducente titolare di patente di guida di categoria C, C+E, D o D+E nell'esercizio dell'attività di autotrasporto di persone o cose, il conducente è ammesso ad effettuare immediatamente, nelle mani dell'agente accertatore, il pagamento in misura ridotta. Se il trasgressore non vuole (o non può) effettuare il pagamento in misura ridotta è comunque tenuto a versare all'agente accertatore, a titolo di cauzione, una somma pari alla metà del massimo della sanzione pecuniaria prevista per la violazione; ove manchi il prescritto versamento della cauzione viene disposto il fermo amministrativo del veicolo fino a quando non venga effettuato il pagamento, per un tempo non superiore a 60 giorni⁽⁹⁷⁾.

Quanto al pagamento rateale, il nuovo art. 202-*bis* (rubricato *Rateazione delle sanzioni pecuniarie*)⁽⁹⁸⁾, inserito dall'art. 38 della l. n. 120/2010, prevede che i soggetti tenuti al pagamento di una sanzione amministrativa pecuniaria per una o più violazioni accertate contestualmente con uno stesso verbale, di importo superiore a 200 euro, che versino in condizioni economiche disagiate, possono richiedere (si ritiene alla Prefettura-Ufficio Territoriale del Governo competente territorialmente), ricorrendo le condizioni espressamente previste (comma 2) e nel numero di rate indicato (comma 4), la ripartizione del pagamento in rate mensili (comma 1). Peraltro, le modalità di attuazione di tale disposizione sono rimesse ad apposito decreto del Ministero dell'interno, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, del lavoro e delle politiche sociali e delle infrastrutture e dei trasporti (comma 9).

5. Il contenzioso amministrativo e i ricorsi

Infine, l'eventuale mancato pagamento della sanzione in misura ridotta ovvero la presentazione di difese comporta l'esame dell'intera procedura (atti di accertamento e di contestazione/notificazione degli illeciti) da parte del Prefetto, essendo il titolare dell'Ufficio territoriale del Governo il destinatario del rapporto *ex art.* 17, l. n. 689/1981, per tali tipologie di illecito amministrativo. Ai sensi dell'art. 203, comma 1, infatti, il trasgressore o il responsabile in solido che non ha effettuato il pagamento della sanzione in misura ridotta può proporre, nel termine di 60 giorni dalla contestazione o dalla notificazione, ricorso al Prefetto del luogo in

cui è stata commessa la violazione. Il ricorso va presentato all'Ufficio cui appartiene l'organo accertatore ovvero inviato con raccomandata con ricevuta di ritorno o, si ritiene, mediante posta elettronica certificata. Unitamente al ricorso possono essere presentati i documenti ritenuti idonei e può essere richiesta l'audizione personale. Il ricorso può essere presentato direttamente al Prefetto con lettera raccomandata con avviso di ricevimento o, si ritiene, mediante posta elettronica certificata (art. 203, comma 1-*bis*)⁽⁹⁹⁾. Se nei termini previsti non è stato proposto ricorso e non è avvenuto il pagamento in misura ridotta, il provvedimento amministrativo sanzionatorio diviene titolo esecutivo non già per l'importo originario, ma per la maggior somma pari alla metà del massimo edittale previsto per ciascuna violazione sanzionata (art. 203, comma 3).

In alternativa alla proposizione del ricorso al Prefetto⁽¹⁰⁰⁾, ai sensi all'art. 204-*bis*, come modificato dalla l. n. 120/2010⁽¹⁰¹⁾, sempre nel termine di 60 giorni dalla data di contestazione o di notificazione, si può proporre ricorso al Giudice di pace competente per territorio, in base al luogo in cui è stata commessa la violazione, secondo le procedure stabilite dagli artt. 22 e 23 della l. n. 689/1981⁽¹⁰²⁾. Il ricorso e il decreto di fissazione dell'udienza di comparizione⁽¹⁰³⁾ sono notificati, a cura della cancelleria, all'opponente o, nel caso in cui sia indicato, al suo legale, anche a mezzo di fax o per via telematica all'indirizzo di posta elettronica comunicato (art. 204-*bis*, comma 3).

L'opposizione non sospende l'esecuzione del provvedimento sanzionatorio⁽¹⁰⁴⁾, salvo che il giudice, per gravi e documentati motivi, disponga in senso contrario, con ordinanza motivata e impugnabile con ricorso in tribunale, nella prima udienza di comparizione, sentiti il ricorrente e l'autorità che ha adottato il provvedimento (art. 204-*bis*, comma 3-*ter*).

Qualora rigetti il ricorso⁽¹⁰⁵⁾, il Giudice di pace determina⁽¹⁰⁶⁾ l'importo della sanzione amministrativa e ne impone il pagamento con sentenza immediatamente eseguibile; il pagamento della somma stabilita deve avvenire entro i 30 giorni successivi alla notificazione⁽¹⁰⁷⁾ della sentenza (art. 204-*bis*, comma 5), in mancanza di pagamento la sentenza con cui viene rigettato il ricorso costituisce titolo esecutivo per la riscossione delle somme rideterminate e inflitte (art. 204-*bis*, comma 6).

Da ultimo è ora previsto che la sentenza con cui il

ricorso viene accolto o rigettato deve essere trasmessa, entro 30 giorni dal deposito, a cura della cancelleria del giudice, all'Ufficio da cui dipende l'organo accertatore (art. 204-*bis*, comma 9-*bis*).

Sez. IV

L'orario di lavoro dei lavoratori mobili

Sotto altro profilo va rilevato, come già anticipato più sopra, che con il d.lgs. 19 novembre 2007, n. 234 il legislatore italiano ha proceduto ad attuare, seppure in ritardo rispetto al termine assegnato, in forza della delega legislativa di cui alla l. 20 giugno 2007, n. 77 (in GU 21 giugno 2007, n. 142), la Direttiva 2002/15/CE dell'11 marzo 2002, relativa all'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto⁽¹⁰⁸⁾.

Ai sensi dell'art. 1, comma 1, della l. n. 77/2007, infatti, il Governo era delegato, fra l'altro, ad adottare, «entro il termine del 30 settembre 2007, i decreti legislativi per il recepimento, rispettivamente, delle direttive 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto [...]»⁽¹⁰⁹⁾.

1. I rapporti con il d.lgs. n. 66/2003

Prima di entrare nello specifico esame delle disposizioni normative di carattere sanzionatorio che caratterizzano il nuovo regime dei tempi di lavoro dei lavoratori nell'autotrasporto, occorre segnalare i rapporti di innesto fra le disposizioni contenute nel d.lgs. n. 234/2007 e quelle del d.lgs. 8 aprile 2003, n. 66 in materia di orario di lavoro.

Ai sensi dell'art. 2, comma 1, del d.lgs. n. 66/2003, invero, le disposizioni contenute nello stesso decreto «si applicano a tutti i settori di attività pubblici e privati con le uniche eccezioni del lavoro della gente di mare di cui alla direttiva 1999/63/CE, del personale di volo nella aviazione civile di cui alla direttiva 2000/79/CE e dei lavoratori mobili per quanto attiene ai profili di cui alla direttiva 2002/15/CE»⁽¹¹⁰⁾.

Ogni contrasto normativo o concorrenza di disposizioni in merito alle materie trattate dalla direttiva comunitaria oggi recepita dal d.lgs. n. 234/2007,

quindi, viene eliminato in radice giacché lo stesso d.lgs. n. 66/2003 nel definire il proprio ambito di applicazione escludeva dallo stesso, fra gli altri, proprio la generalità dei lavoratori impiegati quali membri del personale viaggiante presso imprese che effettuano servizi di trasporto passeggeri o di trasporto di merci su strada⁽¹¹¹⁾.

D'altro canto, proprio la limitazione dell'eccezione ha portato il Ministero del lavoro a chiarire espressamente la portata della definizione di "lavoratore mobile" proprio in considerazione della disciplina contenuta nella direttiva 2002/15/CE, sia pure con orientamento poi modificato.

A ciò si è volta, in primo luogo, la risposta ad interpello n. 5817 del 9 novembre 2006, con la quale si è precisato che «la direttiva 2002/15 si occupa esclusivamente dei lavoratori mobili che effettuano operazioni di autotrasporto, l'esclusione di cui all'art. 2 deve ritenersi evidentemente limitata ai suddetti lavoratori e, peraltro, per i soli profili di cui alla medesima direttiva», ma anche che «il decreto legislativo n. 66 si applica espressamente ad una serie di lavoratori mobili che svolgono attività che comportano la guida o l'uso di mezzi di trasporto, come è dimostrato dalle deroghe previste per alcuni di essi dagli artt. 16 e 17 del decreto ed in particolare dalla deroga di cui all'art. 17, comma 6, del D. Lgs. n. 66». Sulla scorta di tale premessa, infatti, l'interpello n. 5817/2006 soccorre ora l'interprete anche con riferimento al d.lgs. n. 234/2007, giacché «tale norma fa riferimento esclusivamente all'impresa che effettua servizi di trasporto passeggeri o merci attribuendo così rilevanza decisiva non già all'attività dei singoli lavoratori ma all'attività dell'impresa». Ne conseguiva, dunque, che i dipendenti di un'azienda del settore edile o commerciale che svolgessero attività di trasporto per conto del proprio datore di lavoro dovevano essere qualificati come "lavoratori mobili" ai sensi del d.lgs. n. 66/2003, ma non sarebbero rientrati tra i "lavoratori mobili" esclusi dal campo di applicazione dello stesso, a quelli si riteneva applicabile la disciplina contenuta nel d.lgs. n. 66/2003, ad eccezione degli artt. 7 (riposo giornaliero), 8 (pause), 9 (riposi settimanali) e 13 (limiti alla durata del lavoro notturno), come stabilito dall'art. 17, comma 6, del d.lgs. n. 66/2003⁽¹¹²⁾.

Successivamente è intervenuto l'art. 41, comma 2, del d.l. 25 giugno 2008, n. 112, convertito dalla l. 6 agosto 2008, n. 133, che modificando l'art. 1, comma 2, lett. *h*, del d.lgs. n. 66/2003 ha stabilito nuo-

va definizione di lavoratore mobile per ricomprendervi qualsiasi lavoratore impiegato come membro del personale viaggiante o di volo presso una impresa che effettua servizi di trasporto passeggeri o merci “*sia per conto proprio che per conto di terzi*”, su strada, per via aerea o per via navigabile, o a impianto fisso non ferroviario ⁽¹¹³⁾.

In questa prospettiva, dunque, l'intervento normativo opera incisivamente su una questione che i chiarimenti della prassi amministrativa avevano gravato di incertezze applicative e interpretative; senza una reale modifica sostanziale dell'apparato legislativo, infatti, si armonizza ⁽¹¹⁴⁾ la definizione di lavoratore mobile fra il d.lgs. n. 66/2003 e il d.lgs. n. 234/2007 per cui ciò che rileva, ai fini della individuazione corretta della normativa applicabile ⁽¹¹⁵⁾, è esclusivamente l'attività di fatto concretamente svolta dal lavoratore e non già quella di riferimento dell'impresa ⁽¹¹⁶⁾.

Da qui il mutamento di orientamento del Ministero del lavoro che con risposta ad interpello n. 24 del 4 agosto 2008 ha affermato «per la categoria di lavoratori mobili, cui si applica la disciplina comunitaria sui tempi di guida e di riposo prevista dal regolamento CE n. 561/2006, opera la disciplina speciale, recentemente introdotta dal d.lgs. n. 234/2007 in attuazione della direttiva CE n. 2002/15, che ha completato la disciplina del tempo di lavoro complessivamente prestato dai conducenti nello svolgimento delle proprie mansioni. Diversamente, per i soli lavoratori mobili che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento CE n. 561/2006, la disciplina dell'orario è dettata dal d.lgs. n. 66/2003, fatta eccezione per gli artt. 7, 8, 9 e 13 (riposi giornaliero, pause, riposo settimanale e lavoro notturno)» ⁽¹¹⁷⁾.

Successivamente il Ministero del lavoro è tornato nuovamente sulla questione, con risposta ad interpello n. 27 del 20 marzo 2009, occupandosi del caso dei dipendenti di imprese di trasporto di persone che svolgono differenti attività lavorative nel corso di una medesima giornata o della settimana. Dopo aver riconosciuto che trattasi di una fattispecie «particolarmente complessa» con riferimento al d.lgs. n. 234/2007 «in quanto i singoli lavoratori svolgerebbero un tipo di attività che rientra, in alcuni casi, nel campo di applicazione della disciplina speciale, in altri, in quello del d.lgs. n. 66/2003», la Direzione generale per l'Attività ispettiva afferma che «non può sottacersi la criticità che comporterebbe l'applicazione di differenti di-

scipline» in tale contesto. Argomentando su come nessuna delle due normative possa essere individuata come “esclusiva”, in quanto nessun criterio interpretativo delle leggi consentirebbe di superare le espresse previsioni dei due decreti legislativi sia con riferimento al reciproco campo di applicazione, sia con riguardo alle esplicite deroghe ed esclusioni, l'interpello n. 27/2009, da un lato, conferma che l'individuazione della norma applicabile in materia di tempi di lavoro e di riposo impatta esclusivamente sulle attività lavorative in concreto svolte dal lavoratore per poi indicare la via del «criterio di prevalenza rispetto alle attività normalmente svolte dal lavoratore interessato». La scelta di applicare «in via alternativa» il d.lgs. n. 66/2003 o il d.lgs. n. 234/2007 comporta una attenta e prudente verifica circa ciò che il lavoratore svolge «normalmente» e «prevalentemente» rispetto alle attività professionali comprese nel campo di applicazione dell'uno o dell'altro decreto. Accanto al, non di rado dubitabile, criterio di prevalenza, peraltro, lo stesso Ministero del lavoro suggerisce, al personale ispettivo e ai datori di lavoro, il «principio di cautela» in base al quale deve trovare comunque applicazione «la disciplina di maggior tutela per il lavoratore», anch'essa da indagarsi ⁽¹¹⁸⁾, in concreto, secondo le circostanze del caso e in base alla attività lavorativa effettiva del lavoratore.

Da ultimo si tenga presente il valore dell'interpello n. 27/2009 riguardo ai profili sanzionatori, giacché il Ministero del lavoro ha colto qui l'occasione per ribadire comunque il principio di affidamento che governa l'applicazione della disciplina in materia di interpellati (art. 9, comma 2, del d.lgs. 23 aprile 2004, n. 124), sancendo che per «la valenza “scriminante” dell'adeguamento al precedente orientamento espresso con la citata risposta del 9 novembre 2006» andranno valutate attentamente sia «eventuali condotte datoriali non conformi» al nuovo indirizzo interpretativo, soprattutto nei casi «in cui risulta particolarmente difficile l'individuazione della disciplina normativa applicabile», ma anche con riferimento alle fattispecie sanzionatorie pendenti ed oggetto di contenzioso, rispetto alle quali andranno valutate «eventuali iniziative di archiviazione».

2. L'ambito di applicazione del d.lgs. n. 234/2007

Se il regolamento CE n. 561/2006 e l'AETR disciplinano i tempi complessivi di guida, i limiti della guida continua, i riposi giornalieri e settimanali e gli strumenti di controllo (cronotachigrafo o libretto individuale), il d.lgs. n. 234/2007 governa, in modo più generale e complessivo l'orario di lavoro dei lavoratori mobili, con riferimento al «tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto» – vale a dire le attività di guida del veicolo, ma anche il tempo impiegato per il carico e lo scarico delle merci (ovvero per la supervisione della salita e della discesa dei passeggeri), e così pure il tempo per la pulizia e la manutenzione del veicolo – e ai «periodi di tempo durante il quale il lavoratore non può disporre liberamente del proprio tempo» come per i tempi di attesa mentre vengono svolte le operazioni di carico e scarico.

Come si nota, pertanto, il primo passaggio fondamentale, al fine di individuare correttamente l'apparato sanzionatorio del d.lgs. n. 234/2007, consiste nell'identificazione dei lavoratori considerati dal legislatore quali "soggetti tutelati".

Ai sensi dell'art. 2 del d.lgs. n. 234/2007 le disposizioni concernenti l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti si applicano, rispettivamente:

- dal 1° gennaio 2008 per i lavoratori mobili alle dipendenze di imprese stabilite in uno Stato membro dell'Unione europea che partecipano ad attività di autotrasporto di persone e merci su strada (comma 1), contemplate dal regolamento CE n. 561/2006, in vigore dall'11 aprile 2007, oppure, in difetto, dall'accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli addetti ai trasporti internazionali su strada (AETR);
- dal 23 marzo 2009 per gli autotrasportatori autonomi e i conducenti titolari di imprese monoveicolari (comma 2).

Secondo quanto disposto dal successivo art. 3 del medesimo d.lgs. n. 234/2007 deve intendersi:

- per *lavoratore mobile* il dipendente al servizio di un'impresa che effettua autotrasporto di merci e di persone per conto proprio o di terzi che fa parte del personale che effettua spostamenti, compresi gli apprendisti (lett. *d*);
- per *autotrasportatore autonomo* una persona la cui attività professionale principale consiste nel trasporto di persone e merci su strada dietro remunera-

zione ai sensi della legislazione comunitaria, in virtù di una licenza comunitaria o di un'altra autorizzazione professionale ad effettuare il suddetto trasporto, che è abilitata a lavorare per conto proprio e che non è legata ad un datore di lavoro da un contratto di lavoro o da un altro rapporto di lavoro di tipo gerarchico, che, libera di organizzare le attività in questione, il cui reddito dipende direttamente dagli utili realizzati e che è libera di intrattenere, individualmente o in cooperazione tra autotrasportatori autonomi, relazioni commerciali con più clienti (lett. *e*)⁽¹¹⁹⁾.

Come anticipato più sopra, peraltro, incide ora sul campo di applicazione il nuovo testo dell'art. 1, comma 2, lett. *h*, del d.lgs. n. 66/2003, come modificato dall'art. 41, comma 2, del d.l. n. 112/2008, che ricomprende nella definizione di lavoratore mobile qualsiasi lavoratore impiegato come personale viaggiante presso una impresa che effettua servizi di trasporto passeggeri o merci «sia per conto proprio che per conto di terzi», collegando l'applicazione del d.lgs. n. 234/2007 all'attività svolta in concreto dal lavoratore.

3. Durata media e massima della settimana lavorativa

A norma dell'art. 4, comma 1, primo periodo, il lavoratore mobile dell'autotrasporto non può lavorare complessivamente in modo da superare, in media, nella settimana lavorativa le quarantotto ore.

In ogni caso, secondo quanto disposto dal secondo periodo dello stesso articolo, una settimana lavorativa può prevedere un impegno massimo del lavoratore fino a 60 ore soltanto a condizione che nell'arco di un periodo pari a quattro mesi la media delle ore lavorative non supera in ogni caso il limite di 48 ore settimanali.

Vengono fatte salve le disposizioni dei contratti collettivi nazionali di lavoro (stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale) che prevedono un differente regime dell'orario di lavoro in presenza di ragioni tecniche o di esigenze oggettivamente connesse con l'organizzazione del lavoro, fermo restando il rispetto della protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori (art. 4, comma 2, d.lgs. n. 234/2007)⁽¹²⁰⁾.

Ai sensi dell'ultimo periodo dell'art. 4, comma 2, l'arco di tempo da utilizzare quale termine di riferi-

mento per il calcolo della settimana lavorativa media «non può in ogni caso essere esteso oltre i sei mesi».

Infine, se uno stesso lavoratore presta la propria attività lavorativa per conto di più datori di lavoro, la durata della prestazione lavorativa è pari alla somma di tutte le ore di lavoro complessivamente effettuate (art. 4, comma 4, d.lgs. n. 234/2007). Pertanto, al fine di evitare di incorrere nella reazione punitiva subito illustrata, il datore di lavoro deve chiedere al lavoratore mobile di fornire “per iscritto” l’esatta indicazione del numero di ore di lavoro prestate a favore di un altro datore di lavoro; al lavoratore mobile, corrispondentemente, è fatto obbligo di fornire tali informazioni per iscritto, a pena di sanzione disciplinare.

Per quanto previsto dall’art. 9, comma 1, del d.lgs. n. 234/2007 il datore di lavoro che fa superare la durata massima settimanale fino al 10 per cento di quella consentita in media, è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 130 ad euro 780, per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione.

La penalità è raddoppiata (sanzione amministrativa da 260 euro a 1.560 euro per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione) se la durata massima della settimana lavorativa è stata superata con riferimento ad una percentuale superiore al 10 per cento della durata consentita.

La sanzione, sia nella misura base che in quella rafforzata, è ammessa all’agevolazione prevista dall’art. 16 della l. 24 novembre 1981, n. 689, pertanto il trasgressore potrà essere ammesso potrà estinguere l’illecito amministrativo pagando la somma stabilita per la sanzione in misura ridotta (c.d. “conciliazione amministrativa”) pari, rispettivamente, a 260 euro e a 520 euro.

Si noti che qui l’apparato sanzionatorio di base risponde perfettamente ai principi di cui all’art. 2 della l. n. 62/2005 per cui il legislatore delegato doveva applicare sanzioni identiche a quelle comminate da leggi vigenti per violazioni omogenee e di pari offensività, essendo punito con la sanzione da euro 130 a euro 780 anche il superamento del limite massimo dell’orario settimanale medio di cui all’art. 4 del d.lgs. n. 66/2003.

4. Riposi intermedi

Secondo quanto previsto dall’art. 5 del d.lgs. n.

234/2007, «le persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto, non possono lavorare in nessun caso per più di sei ore consecutive senza un riposo intermedio».

L’orario lavorativo degli autisti, dunque, deve risultare interrotto da appositi riposi intermedi, eventualmente anche suddivisi in pause non inferiori a quindici minuti ciascuna, per un totale di almeno:

- trenta minuti se l’orario di lavoro è compreso fra 6 e 9 ore;

- quarantacinque minuti se supera le 9 ore.

Restano ferme, peraltro, anche le tutele previste dall’art. 7 del regolamento CE n. 561/2006 secondo cui gli autisti durante la loro prestazione lavorativa, dopo un periodo di guida consecutiva di 4 ore e mezza, devono osservare un’apposita interruzione di norma unitaria e di almeno 45 minuti consecutivi, ma che può essere anche frazionata in due distinte pause, una di almeno 15 minuti e l’altra immediatamente successiva di almeno 30 minuti.

Ai sensi dell’art. 9, comma 2, del d.lgs. n. 234/2007 il datore di lavoro che non concede i prescritti riposi intermedi è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 103 a euro 300. La sanzione in misura ridotta, ai sensi dell’art. 16 della l. n. 689/1981, è pari a 100 euro.

5. Riposi degli apprendisti

Per effetto dell’art. 6 del d.lgs. n. 234/2007, gli apprendisti sono soggetti, per quanto riguarda i periodi di riposo, alle stesse disposizioni di cui beneficiano gli altri lavoratori mobili, anche con riferimento alle prescrizioni contenute nell’art. 8 del regolamento CE n. 561/2006 con riguardo ai riposi giornalieri e settimanali.

Ai sensi dell’art. 9, comma 3, del d.lgs. n. 234/2007 il datore di lavoro che non concede i prescritti riposi all’apprendista è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 105 a euro 630.

La sanzione in misura ridotta, ai sensi dell’art. 16 della l. n. 689/1981, è pari a 210 euro.

Anche qui la sanzione risponde al principio di omogeneità e pari offensività di cui all’art. 2 della l. n. 62/2005, essendo punite nella stessa misura anche le violazioni delle disposizioni in materia di riposi giornalieri, settimanali e domenicali di cui agli artt. 7 e 9 del d.lgs. n. 66/2003.

6. Lavoro notturno

Per effetto dell'art. 7, comma 1, del d.lgs. n. 234/2007, se viene svolto lavoro notturno, l'orario di lavoro giornaliero non può superare le 10 ore per ciascun periodo di 2 ore.

Sulla definizione di lavoro notturno nell'autotrasporto è specificamente intervenuto, di recente, il Ministero del lavoro con nota n. 12009 del 9 luglio 2010 ⁽¹²¹⁾ e poi ancora con nota n. 13587 del 2 agosto 2010.

Il Ministero nel primo dei due interventi invita anzitutto il personale ispettivo a «prestare particolare attenzione anche all'osservanza della disciplina del lavoro notturno» durante le «attività di accertamento del rispetto di tutti gli adempimenti previsti dalla normativa vigente in materia di tempi di guida e di riposo, nonché dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili», onde «assicurare maggiore efficacia ed uniformità di comportamento del personale ispettivo nello svolgimento dell'azione di vigilanza nel settore dell'autotrasporto, nonché di incentivare il rispetto delle norme a tutela della sicurezza sociale e della circolazione». A seguire la nota n. 12009/2010 entra nel merito del coordinamento tra le definizioni di “lavoro notturno” e “notte”, contenute nel d.lgs. n. 234/2007, per sancire che «deve essere considerata irregolare la prestazione di lavoro che si protragga per almeno 4 ore consecutive nella fascia oraria tra le ore 0:00 e le ore 7:00 (*ex art. 4*), qualora la durata complessiva dell'attività lavorativa giornaliera superi il limite delle dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore (*ex art. 7*)». La posizione affermata con la nota del 9 luglio 2010 viene ribadita dallo stesso Ministero con la successiva nota n. 13587/2010, laddove si trova confermato che la nozione di lavoro notturno, necessaria per la corretta applicazione dell'art. 7, comma 1, del d.lgs. n. 234/2007, «deriva dalla lettura coordinata delle disposizioni contenute nelle lett. h) e i) dell'art. 3, d.lgs. n. 234/2007, concernenti le definizioni di “notte” (periodo di almeno quattro ore consecutive tra le ore 00,00 e le ore 7,00) e di “lavoro notturno” (ogni prestazione espletata durante la notte)». Da qui la ribadita conseguenza «che deve essere considerata irregolare - ai sensi dell'art. 7. d.lgs. 234/2007 - la prestazione di lavoro che superi il limite delle dieci ore per ciascun periodo di ventiquattro ore, qualora si protragga per almeno quattro ore consecutiva nella fascia oraria tra le ore 0:00 e le ore 7:00».

Sotto altro profilo la normativa prevede che le prestazioni di lavoro notturno sono indennizzate sulla base di quanto previsto dal contratto collettivo di lavoro a condizione che il metodo di indennizzo risulti tale da non compromettere la sicurezza stradale (art. 7, comma 2).

Ai sensi dell'art. 9, comma 4, del d.lgs. n. 234/2007 il datore di lavoro che fa superare il limite massimo di lavoro notturno è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 300 ad euro 900 per ogni lavoratore e per ciascuna giornata. La sanzione in misura ridotta, ai sensi dell'art. 16 della l. n. 689/1981, è pari a 300 euro. Si precisa che soltanto la violazione del primo comma, per espressa previsione dell'art. 9, comma 4, è sanzionabile ⁽¹²²⁾.

7. Informazioni obbligatorie

Per effetto dell'art. 8, comma 1, del d.lgs. n. 234/2007, i lavoratori mobili devono essere informati, secondo le previsioni della contrattazione collettiva (comma 4), delle disposizioni nazionali che governano la loro prestazione lavorativa, del regolamento interno dell'impresa per la quale operano e di tutti gli accordi tra le parti sociali, in particolare dei contratti collettivi e degli eventuali contratti aziendali, applicabili al proprio rapporto di lavoro.

Ai sensi dell'art. 9, comma 5, del d.lgs. n. 234/2007 il datore di lavoro che non provvede ad informare secondo le prescritte modalità i lavoratori è punito con la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 250 ad euro a 1.500.

La sanzione in misura ridotta, ai sensi dell'art. 16 della l. n. 689/1981, è pari a 500 euro.

8. L'impatto sulle altre sanzioni

Su un piano direttamente sanzionatorio, va segnalato come, ai sensi dell'art. 10 del d.lgs. n. 234/2007, «sono abrogate tutte le disposizioni legislative e regolamentari nella materia in esso disciplinata, salvo le disposizioni espressamente richiamate e le disposizioni aventi carattere sanzionatorio». Ne consegue che le sanzioni amministrative disposte dall'art. 9 del d.lgs. n. 234/2007 di fatto vanno ad aggiungersi ad un quadro sanzionatorio già variegato e complesso in materia di lavoro

nell'autotrasporto, senza sostituirsi a nessuna delle ipotesi illecite previgenti.

Qui il datore di lavoro è chiamato a rispondere per il mancato rispetto di obblighi diversi e ulteriori rispetto a quelli previsti dagli articoli 174 e 178 del d.lgs. n. 285/1992, Codice della Strada, che infatti vengono espressamente fatti salvi (art. 9, comma 6, d.lgs. n. 234/2007) ⁽¹²³⁾.

Le modalità di applicazione e di calcolo delle sanzioni pecuniarie amministrative da irrogare a norma delle norme da ultimo menzionate, peraltro, sono dettate dall'art. 195 dello stesso d.lgs. n. 285/1992, che, dunque, per la clausola di salvaguardia contenuta nell'art. 10, comma 2, del d.lgs. n. 234/2007 deve pure intendersi pienamente vigente.

Stessa sorte anche per l'art. 179 del d.lgs. n. 285/1992 il quale sanziona le inosservanze delle disposizioni contenute nel regolamento CEE n. 3821/1985 in materia di apparecchi cronotachigrafi (analogici e digitali), di dischi cronotachigrafi (fogli di registrazione) e di carta del conducente, giusto il richiamo testuale alle norme di precetto contenuto nell'art. 8 del d.lgs. n. 234/2007.

9. Le registrazioni dell'orario nel Libro unico del lavoro

Da ultimo deve soffermarsi l'attenzione anche sulle registrazioni dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili dell'autotrasporto, secondo quanto stabilito dall'art. 8, comma 2, del d.lgs. n. 234/2007, l'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto deve essere separatamente e specificamente registrato, fermo restando quanto previsto dall'art. 14 del regolamento CEE n. 3821/1985 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, come sostituito dall'art. 1 del regolamento CE n. 2135/1998 e modificato dal regolamento CE n. 561/2006, riguardo ai cronotachigrafi, ai fogli di registrazione e alla carta del conducente.

Con il d.l. n. 112/2008, come convertito dalla l. n. 133/2008, è stato novellato il testo dell'art. 8 del d.lgs. n. 234/2007, nell'ottica di semplificazione della gestione documentale dei rapporti di lavoro. A fronte di una evidente duplicazione di registrazioni già effettuate sul libro presenze e, a far data dal 18 agosto 2008, inserite nel Libro unico del lavoro, nell'adesione letterale e ideale alle prescrizioni contenute nella Direttiva comunitaria

2002/15/CE dell'11 marzo 2002 il legislatore ha inteso eliminare l'obbligo di istituzione di un autonomo e separato registro per le imprese dell'autotrasporto. L'intervento normativo correttivo si volge ad intervenire esclusivamente sui profili formali di disciplina della verifica dei tempi di lavoro e di riposo dei lavoratori mobili nell'autotrasporto, senza punto svilire, né sminuire i profili di tutela sostanziale.

Così, in primo luogo, l'art. 40, comma 3, lett. a, del d.l. n. 112/2008, interviene per abrogare l'obbligo di conservare «per almeno due anni dopo la fine del relativo periodo» i registri appositamente istituiti secondo il previgente testo dell'art. 8, comma 2, del d.lgs. n. 234/2007.

In secondo luogo, la novella legislativa interviene per riscrivere completamente il comma 3 dello stesso art. 8 del d.lgs. n. 234/2007, al fine di stabilire espressamente, senza dubbi e senza riserve, che «gli obblighi di registrazione di cui al comma 2 si assolvono mediante le relative scritturazioni nel libro unico del lavoro». Ne consegue che l'orario di lavoro complessivamente svolto dai lavoratori mobili impiegati dalle imprese di autotrasporto seguitano ad essere monitorati ma devono essere trascritti non già in apposito registro di nuova e separata istituzione, quanto piuttosto nell'unico libro obbligatorio nel quale si risolve la generalità degli obblighi di scritturazione e registrazione inerenti il rapporto di lavoro.

Rimane ovviamente da dire dell'apparato sanzionatorio conseguente alla novella del 2008. In effetti due possono essere le interpretazioni alternative, a fronte della mancata abrogazione dell'art. 9, comma 5, del d.lgs. n. 234/2007 che sanziona la violazione dell'obbligo di registrazione di cui all'art. 8, commi 2 e 3, che come si nota permane in tutta la sua forza normativa e precettiva.

Da un lato, può farsi luogo ad una lettura di tipo estensivo del dato normativo, in modo da intendere le registrazioni effettuate sulla scorta del d.lgs. n. 234/2007 in ogni caso come scritturazioni operate sul Libro unico del lavoro di cui all'art. 39, commi 1 e, in particolare, 2, del d.l. n. 112/2008, e con ciò spingendo per una applicazione dell'apparato sanzionatorio così come articolato nei commi 6 e 7 dello stesso art. 39, deponendo per una implicita abrogazione parziale dell'art. 9, comma 5, del d.lgs. n. 234/2007. Dall'altro lato, si fa strada una lettura di carattere sistematico, più aderente al dato normativo e, sembra di ritenere, alla *voluntas legis*,

secondo cui la violazione degli obblighi di registrazione relativi all'orario di lavoro dei lavoratori mobili dell'autotrasporto si configura senza meno in scritturazioni mancanti o errate o infedeli sul Libro unico del lavoro, ma si sostanzia in una inottemperanza della norma speciale dettata dal d.lgs. n. 234/2007. Optare per tale seconda soluzione ermeneutica, peraltro, consente di ricondurre a sistema anche la sanzionabilità degli obblighi speciali riguardanti la consegna di copia delle registrazioni al lavoratore interessato, nonché la punibilità delle omesse registrazioni anche in assenza di ricadute fiscali, previdenziali e retributive, stante la diversa finalità del d.lgs. n. 234/2007, che attiene alla tutela fisica e psichica del lavoratore mobile nell'autotrasporto.

Tuttavia, la radicale mutazione del dettato normativo, che non contiene più in se stesso i riferimenti, sia pure per rinvio espresso, sulle modalità di tenuta e di registrazione, anche l'originario autonomo apparato sanzionatorio subisce, a far data dal 18 agosto 2008, una inevitabile ridefinizione e semplificazione, dovendo tenere conto degli obblighi di scritturazione così come delineati dall'art. 39 del d.l. n. 112/2008 e dal decreto ministeriale 9 luglio 2008.

Per l'effetto, dunque, non è punibile con l'art. 9, comma 5, del d.lgs. n. 234/2007, l'omessa istituzione del Libro unico che rimane assoggettata alla apposita sanzione prevista dall'art. 39, comma 6, del d.l. n. 112/2008.

Analogamente non operano le sanzioni previste dalla norma speciale per le modalità di tenuta che sono quelle dell'art. 39, comma 4, e quindi del decreto ministeriale di attuazione, soggette alle sanzioni dell'art. 39, comma 6. Allo stesso modo la registrazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili dell'autotrasporto avviene sul Libro unico del lavoro entro il giorno 16 del mese successivo a quello di riferimento, e solo dopo questa data si avrà l'illecito commesso per il mancato aggiornamento riguardante l'orario dei lavoratori mobili, punibile ancora e solo con la sanzione di cui al d.l. n. 112/2008. Per contro, sotto altro aspetto, la violazione relativa all'omessa, incompleta o inesatta registrazione dell'orario dei lavoratori mobili colpisce il datore di lavoro dell'autotrasporto anche se non vi sono immediate ricadute sostanziali sui profili retributivi, previdenziali o fiscali, dovendosi applicare la sanzione pecuniaria amministrativa dell'art. 9, comma 5, del d.lgs. n. 234/2007. Trova

applicazione quindi, in tale unico caso, la sanzione pecuniaria amministrativa da 250 a 1.500 euro, che è applicata dall'organo di vigilanza nella misura ridotta, ai sensi dell'art. 16 della l. n. 689/1981, pari a 500 euro. Si ritiene, inoltre, applicabile all'illecito *de quo* la diffida obbligatoria di cui all'art. 13 del d.lgs. n. 124/2004, per effetto del quale l'ottemperanza all'ordine impartito dall'ispettore del lavoro consentirà al datore di lavoro di estinguere la procedura sanzionatoria pagando una somma pari al minimo edittale previsto dalla norma, 250 euro, con riguardo alle violazioni relative alla mancata, incompleta o inesatta registrazione, trattandosi di condotte materialmente sanabili; non così in caso di infedele registrazione, trattandosi di condotta di carattere commissivo, non sanabile.

Infine, naturalmente, anche l'omessa consegna di copia del Libro unico con la registrazione dell'orario di lavoro espletato è assoggettata alla sanzione dell'art. 9, comma 5, previa diffida obbligatoria.

Quanto poi alle registrazioni dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili, si ritiene che anche con riferimento al Libro unico del lavoro possano operare le indicazioni operative fornite dal Ministero del lavoro con riguardo alla "mensilizzazione", per cui, secondo le indicazioni della nota n. 4103/2008, si potrebbe riconoscere al datore di lavoro la possibilità di annotare nel Libro unico del lavoro soltanto la presenza al lavoro del lavoratore mobile, fermo restando un riepilogo mensile delle complessive ore di lavoro ordinario e straordinario effettuate in concreto, e fatta salva la conservazione della documentazione dei cronotachigrafi analogici e digitali che consenta agli organi di vigilanza di "ricavare i dati relativi al tempo di guida giornalmente effettuato" dai conducenti secondo le disposizioni normative di origine comunitaria. In questo senso precisamente l'interpello n. 63 del 31 luglio 2009, col quale il Ministero del lavoro ha chiarito che «nonostante la sostituzione del registro dell'orario di lavoro con il Libro Unico del lavoro avvenuta per effetto delle disposizioni contenute nell'art. 40, comma 3 del d.l. n. 112/2008, si può agevolmente continuare ad applicare la medesima disciplina dettata dalla nota sopra citata in ordine alla modalità della registrazione dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili dell'autotrasporto», sancendo, quindi, espressamente che «nulla osta» a che «la stessa avvenga con la sola annotazione della presenza gior-

naliera a mezzo della causale P». L'interpello n. 63/2009, peraltro, ha anche chiarito che la registrazione nel Libro unico con la "P" di presenza deve intendersi possibile solo per i lavoratori mobili dell'autotrasporto che rientrano nel campo di applicazione del d.lgs. n. 234/2007.

In ogni caso, per quanto attiene alle indicazioni offerte dal Ministero del lavoro con la lettera circolare del 18 aprile 2008, in ordine alla pluralità di illeciti, si deve osservare che non si possono sanzionare tanti illeciti quanti sono i lavoratori ai quali si riferiscono le omesse o errate registrazioni nel Libro unico del lavoro con riferimento ai lavoratori mobili dell'autotrasporto, in quanto va attentamente considerato il contenuto dell'intero art. 9 del d.lgs. n. 234/2007, il quale laddove ha inteso collegare la punizione del datore di lavoro al numero dei lavoratori interessati lo ha espressamente fatto (comma 1, per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisce la violazione, comma 4, per ogni lavoratore e per ciascuna giornata), mentre ciò non è previsto nel comma 5 che sanziona la violazione delle disposizioni in materia di registro dell'orario di lavoro.

10. Procedura ispettiva, notifica degli illeciti e ricorsi

Per quanto attiene al procedimento ispettivo e sanzionatorio, nonché del conseguente contenzioso amministrativo e giudiziario le infrazioni al d.lgs. n. 234/2007 seguono il regime normativo di cui alla l. 24 novembre 1981, n. 689⁽¹²⁴⁾.

Per effetto del sistema delineato dagli artt. 14-18 della l. n. 689/1981 il procedimento sanzionatorio amministrativo si struttura in una serie di fasi che si possono così sinteticamente riassumere:

- ispezione in materia di lavoro, con accesso in azienda, assunzione di informazioni dal personale e rilascio del primo verbale di accesso ispettivo;
- esame della documentazione e accertamento degli elementi degli illeciti con redazione del verbale di accertamento e contestazione degli illeciti amministrativi (entro 90 giorni);
- pagamento in misura ridotta delle sanzioni nel previsto termine di 60 giorni, laddove invero il procedimento si estingue;
- rapporto al Direttore della Direzione provinciale del lavoro in caso di mancato pagamento della sanzione agevolata;

- esame degli scritti difensivi inviati dal trasgressore ed eventuale audizione personale dello stesso se richiesta;

- emissione del provvedimento amministrativo che conclude il procedimento: ordinanza-ingiunzione oppure ordinanza di archiviazione.

Contro l'ordinanza-ingiunzione che definisce il procedimento sanzionatorio attivato per le violazioni del d.lgs. n. 234/2007 il trasgressore potrà proporre due tipologie di ricorso entro 30 giorni dalla notifica del provvedimento:

- uno amministrativo, alla Direzione regionale del lavoro ai sensi dell'art. 16 del d.lgs. 23 aprile 2004, n. 124;
- l'altro giudiziario in opposizione, al Tribunale del luogo in cui l'illecito è stato commesso ai sensi dell'art. 22 della l. n. 689/1981.

Pierluigi Rausei

Direttore della Direzione provinciale del lavoro di
Macerata

Docente di Diritto sanzionatorio del lavoro

Università di Bergamo e Università di Modena e
Reggio Emilia

Note

⁽¹⁾ Per un primo commento alle novità della l. n. 120/2010 si vedano i contributi raccolti in: AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Le guide operative*, in *Guida al Diritto*, Agosto 2010; AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, in *Italia Oggi*, Agosto 2010; V. Villanova, *Sanzioni più severe per gli autisti*, *Il Sole 24 Ore*, 10 agosto 2010, 21.

⁽²⁾ L'inserimento delle norme di armonizzazione in materia di autotrasporto nel più generale contesto del diritto privato dell'Unione europea è saldamente argomentato da G. Ricci, *Orario di lavoro*, in S. Sciarra, B. Caruso (a cura di), *Il lavoro subordinato*, in G. Ajani, G.A. Benacchio (diretto da), *Trattato di diritto privato dell'Unione Europea*, vol. V, Giappichelli, Torino, 2009, 159 ss.; cfr. anche M. Roccella, T. Treu, *Diritto del lavoro della Comunità Europea*, Cedam, Padova, 2009, 344-345.

⁽³⁾ Ovviamente anche tenendo conto di quanto sancito dal d.m. 20 giugno 2007 e del regolamento n. 581/2010/UE della Commissione del 1° luglio 2010.

⁽⁴⁾ In argomento si vedano i contributi di: P. Rausei, *Vigilanza e sanzioni nell'autotrasporto*, in *Dir. Prat. Lav.*, 2009, 40, Inserto; R. Covino, *Tempi di guida e orario di lavoro: le ispezioni nell'autotrasporto*, in *La Circolare di Lavoro e Previdenza*, 2010, 8, 40 ss.; A.R. Caruso, *Dischi cronotachigrafi: disciplina e controlli*, in *www.adapt.it*, 25 marzo 2010; D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro*, in *Dir. Prat. Lav.*, 2009, 37, 2165 ss.; F. Paesani, C. Infriccioli, *Tempi di guida nei trasporti su strada:*

aggiornate le sanzioni dal 1° gennaio 2009, in Guida lav., 2009, 4, 100 ss.; G. Carmagnini, *Nuovo regolamento europeo in materia di tempi di guida*, in Il vigile urbano, 2006, 9; G. D'Imperio, *È legge il Regolamento CE relativo all'autotrasporto*, in Circolare di Lavoro e Previdenza, 2007, 19; C. Infriccioli, F. Paesani, *I tempi di guida nei trasporti su strada*, in Guida Lav., 2006, 45, Speciale; F. Medri, *Cronotachigrafo. Aspetti normativi*, in Crocevia, 2006, 9; F. Paesani, C. Infriccioli, *La nuova disciplina europea dei tempi di guida nei trasporti su strada*, in Guida lav., 2007, 16; F. Paesani, C. Infriccioli, *Tempi di guida nei trasporti su strada: le nuove sanzioni dal 1° gennaio 2007*, in Guida lav., 2007, 8; P. Rausei, *Nuovi tempi di guida nell'autotrasporto: sistema sanzionatorio*, in Dir. Prat. Lav., 2007, 33, Inserto. Cfr. anche le informazioni contenute nel sito www.codicestrada.infantino.it.

(⁵) Sul punto vedasi la circolare del Ministero del lavoro n. 57 del 15 maggio 1995 e la successiva lettera circolare del Ministero del lavoro n. VII/II/226/B13 del 18 marzo 1999.

(⁶) Il regolamento CE n. 561/2006 venne approvato anche sulla scorta della Comunicazione della Commissione europea del 21 giugno 2001 *Verso un autotrasporto di qualità più sicuro e più concorrenziale nella Comunità*, cfr. G. Ricci, *Orario di lavoro*, cit., 161-162.

(⁷) Il regolamento CE n. 2135 del 24 settembre 1998 (in GU-CE 9 ottobre 1998, n. L 274) ha modificato il regolamento CEE n. 3821/1985 sugli apparecchi di controllo, introducendo il cronotachigrafo digitale.

(⁸) Il regolamento CEE n. 3820 del 20 dicembre 1985, *Regolamento del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada*, in GUCE 31 dicembre 1985, n. L 370, era entrato in vigore il 29 settembre 1986.

(⁹) Cfr. sul punto anche la lettera circolare 19 aprile 2006, n. 352 del Ministero del lavoro che nel commentare il testo del d.m. 31 marzo 2006, relativo alla introduzione del tachigrafo digitale sui veicoli di nuova immatricolazione, resa obbligatoria dal regolamento CE n. 561/2006, con speciale riguardo alle modalità di conservazione e trasferimento dati, ha chiarito che «con il citato decreto è stato previsto che i dati giornalieri registrati sull'apparecchio di controllo digitale dovranno essere trasferiti dalle imprese di trasporto su un supporto esterno, che ne garantisca l'inalterabilità e la conservazione nel tempo, entro e non oltre tre mesi, mentre i dati contenuti nella carta tachigrafica (carta del conducente) dovranno essere trasferiti entro e non oltre tre settimane. L'obbligo di conservazione dei dati, secondo la normativa vigente, è di dodici mesi. Inoltre, sono stati introdotti specifici obblighi di informazione, di istruzione e di controllo a carico dei datori di lavoro nei confronti dei conducenti, mentre questi ultimi sono tenuti a rispettare i periodi di guida e di riposo secondo quanto previsto dalle disposizioni comunitarie e ad utilizzare in modo corretto l'apparecchio di controllo e le carte tachigrafiche».

(¹⁰) Per una definizione normativa del trasporto in conto proprio, rileva l'art. 31 della l. 6 giugno 1974, n. 298 (in GU n. 200 del 31 luglio 1974), che lo definisce così: «Il trasporto di cose in conto proprio è il trasporto eseguito da persone fisiche ovvero da persone giuridiche, enti privati o pubblici, qualunque sia la loro natura, per esigenze proprie, quando occorrono tutte le seguenti condizioni: a) il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuri-

diche, enti privati o pubblici, che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio o presi in locazione con la facoltà di compera ed i preposti alla guida ed alla scorta dei veicoli, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti; b) il trasporto non costituisca attività economicamente prevalente e rappresenti solo un'attività complementare accessoria nel quadro dell'attività principale delle persone, enti privati o pubblici predetti. Il regolamento di esecuzione specificherà le condizioni che debbono ricorrere affinché il trasporto sia da considerare attività complementare o accessoria dell'attività principale; c) le merci trasportate appartengono alle stesse persone, enti privati o pubblici o siano dai medesimi prodotte e vendute, prese in comodato, prese in locazione o debbano essere da loro elaborate, trasformate, riparate, migliorate o simili o tenute in deposito in relazione ad un contratto di deposito o ad un contratto ad acquistare o a vendere».

(¹¹) Il Ministero del lavoro con risposta ad interpello n. 24 del 4 agosto 2008 si è espressamente occupato della applicabilità del regolamento CE n. 561/2006 nel caso in cui il percorso eseguito dallo stesso conducente sia complessivamente superiore ai 50 chilometri, sebbene organizzato in più linee e/o tratte, ciascuna delle quali inferiore ai 50 chilometri, sancendo che «il regolamento pare non trovare applicazione nelle ipotesi in cui il medesimo conducente esegua complessivamente un percorso superiore ai 50 km per avere effettuato più linee o tratte ciascuna delle quali inferiore ai 50 km. In altri termini, si esclude il criterio della "cumulabilità" delle singole tratte e/o linee eseguite dallo stesso conducente, considerando soltanto il singolo percorso che risulti superiore ai 50 km. Ne deriva, dunque, l'esclusione dell'adozione di parametri soggettivi, riferiti al conducente, in quanto ciò contrasterebbe con lo scopo perseguito dal regolamento medesimo di soddisfare imprescindibili esigenze di certezza applicativa, nonché di uniformità di disciplina».

(¹²) Con riferimento ai veicoli in manutenzione, la Direzione provinciale del lavoro di Macerata con risposta a quesito n. 118 del 29 dicembre 2009 (in www.lavoro.gov.it/lavoro/DPL/MC) ha affermato: «Con riguardo al secondo quesito, occorre preliminarmente affermare che l'attività esercitata da un conducente per trasferire un automezzo (senza utenti a bordo), dotato di tachigrafo analogico o digitale, presso una autofficina autorizzata per consentire le dovute verifiche, potrebbe essere esentata dalla normativa obbligatoria che governa il tachigrafo. Tuttavia per eliminare possibili rischi e conflittualità interpretative a seguito di controlli su strada, si consiglia all'autista di inserire comunque il disco analogico o la propria carta tachigrafica, giacché ciò consente di conservare una regolare registrazione di dischi analogici in successione temporale con una consecutività dei chilometri percorsi relativamente al veicolo in trasferimento momentaneo, ovvero, per il digitale, conservare regolare traccia del percorso con carta del conducente "inserita". Al momento, comunque, del ritiro del mezzo e qualora il tecnico dell'officina abbia avuto necessità di effettuare una prova su strada, sarà conveniente per l'azienda chiedere la stampa dell'attività giornaliera con firma del tecnico e, nel caso in cui risulti una guida senza inserimento di carta o dischetto, dovrà farsi certificare, con firma dell'officina, che quel viaggio o quei chilometri sono stati effettuati effettivamente per prova su strada».

(¹³) I veicoli già elencati nel testo e quelli adibiti a scuola

guida per l'ottenimento della patente di guida o dell'attestato di idoneità professionale e per il relativo esame, purché non utilizzati per il trasporto di persone o di merci a fini di lucro (di cui all'art. 13, par. 1, lett. g) sono altresì dispensati dall'obbligo di dotazione del cronotachigrafo.

(¹⁴) Così, ad esempio, se la guida di una settimana è stata pari a 54 ore (6 giorni a 9 ore), nella settimana successiva non potrà essere superato il limite delle 36 ore di guida.

(¹⁵) L'art. 12 del regolamento CE n. 561/2006 stabilisce espressamente: «a condizione di non compromettere la sicurezza stradale e per poter raggiungere un punto di sosta appropriato, il conducente può derogare alle disposizioni degli articoli da 6 a 9 nei limiti necessari alla protezione della sicurezza delle persone, del veicolo o del suo carico. Il conducente indica a mano sul foglio di registrazione dell'apparecchio di controllo, nel tabulato dell'apparecchio di controllo o nel registro di servizio il motivo della deroga a dette disposizioni al più tardi nel momento in cui raggiunge il punto di sosta più appropriato».

(¹⁶) La norma sulla deroga ai tempi di guida sembra andare incontro alle esigenze degli autisti che effettuano trasporti per lunghe distanze i quali, esauriti i tempi massimi di guida, sono costretti a fermarsi per effettuare il riposo obbligatorio contemplato dalla norma in orari e condizioni che non assicurano generalmente l'effettivo recupero fisiologico obbligatorio tutelato dal legislatore (ad esempio, la sosta nelle prime ore del pomeriggio estivo in piazzola di sosta dell'autostrada), d'altro canto l'art. 12 del regolamento CE n. 561/2006 non potrà essere invocato sistematicamente ma dovrà riguardare singole fattispecie rispettose delle condizioni sancite dal legislatore comunitario.

(¹⁷) Sul punto la circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida giornalieri, rispettivamente: da 9 ore e 1 minuto fino a 9 ore e 54 minuti, da 10 ore e 1 minuto fino a 11 ore.

(¹⁸) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida giornalieri, rispettivamente: da 9 ore e 55 minuti fino a 10 ore e 48 minuti, da 11 ore e 1 minuto fino a 12 ore.

(¹⁹) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida giornalieri, rispettivamente: da 10 ore e 49 minuti in su, da 12 ore e 1 minuto in su.

(²⁰) Sul punto la circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida settimanali fino a 61 ore e 36 minuti.

(²¹) La sanzione indicata nel testo viene individuata secondo quanto precisato dalla circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno «qualora il superamento del limite massimo di durata dei periodi di guida settimanale sia contenuto entro il 10 per cento si applica – a carattere residuale – il comma 4° dell'art. 174 del CDS (che fa generico riferimento al superamento della durata dei periodi di guida, che possono essere giornalieri, settimanali e bisettimanali)».

(²²) La circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida settimanali compresi tra le 61 ore e 37 minuti e le 67 ore e 12 minuti.

(²³) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida settimanali da 67 ore e 13 minuti in su.

(²⁴) Sul punto la circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida bisettimanali fino a 99 ore.

(²⁵) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida bisettimanali da 99 ore e 1 minuto a 108 ore.

(²⁶) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per periodi di guida bisettimanali da 109 ore in su.

(²⁷) A norma dell'art. 9, par. 2, regolamento CE n. 561/2006, il tempo impiegato dal conducente per recarsi al luogo in cui deve prendere in consegna il veicolo o per ritornarne (se il veicolo non si trova nel suo luogo di residenza né presso la sede di attività del datore di lavoro) non può essere considerato né interruzione, né come riposo, salvo che l'autista si trovi a bordo di una nave traghetto o di un convoglio ferroviario e disponga di una branda o di una cuccetta (possono operare però le deroghe riconosciute dall'art. 12 del regolamento CE n. 561/2006).

(²⁸) La normativa introdotta dal regolamento CE n. 561/2006 prevede, come si è detto nel testo, a differenza dell'abrogato regolamento CE n. 3820/85 (che prevedeva fino a tre periodi di 15 minuti ciascuno), un possibile frazionamento delle interruzioni di guida soltanto con due ripartizioni "rigide" intercalate della pausa: la prima "di almeno" 15 minuti e la seconda "di almeno" 30 minuti. Ciò significa, dunque, che anche qualora la prima interruzione frazionata dovesse essere superiore a 15 minuti, la seconda dovrà in ogni caso avere una durata obbligatoria di almeno 30 minuti (e in tal caso l'interruzione frazionata supererà i 45 minuti). Analogamente, per qualsiasi minor durata di uno dei due frazionamenti pure a fronte di una interruzione complessiva di 45 minuti (sarà sanzionabile l'interruzione frazionata articolata in uno stop di 20 minuti e un secondo di 25 minuti, essendo la seconda interruzione inferiore ai 30 minuti minimi, e così pure quella frazionata in due pause una di 12 minuti e l'altra di 33 minuti, essendo in questo caso irregolare la prima interruzione perché inferiore a 15 minuti). Cfr. D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro*, cit., 2166-2167.

(²⁹) Il tempo impiegato dal conducente per recarsi sul luogo di presa in consegna o di rilascio del veicolo, quando il veicolo non si trova presso la sede aziendale o nel luogo di residenza dell'autista, non può essere considerato riposo né interruzione (a meno che il conducente non viaggi a bordo di una nave o di un treno e disponga di apposita cuccetta o branda, ma va considerato e valorizzato come "altre mansioni").

(³⁰) Sul punto la circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni comprese, rispettivamente, tra: le 10 ore e 59 minuti e le 9 ore e 54 minuti; le 11 ore e 59 minuti e le 10 ore e 48 minuti; le 8 ore e 59 minuti e le 8 ore e 6 minuti.

(³¹) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni comprese, rispettivamente, tra: le 9 ore e 53 minuti e le 8 ore e 48 minuti; le 10 ore e 47 minuti e le 9 ore e 36 minuti; le 8 ore e 5 minuti e le 7 ore e 12 minuti.

(³²) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per riposo giornaliero che risulta inferiore, rispettivamente, a: 8 ore e 48 minuti; 9 ore e 36 minuti; 7 ore e 12 minuti.

(³³) Come nota correttamente D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro*, cit., 2167, «le ore di riposo non effettuate e pari a 21 ore vanno recuperate entro la fine della terza settimana successiva a quella in cui si è avuta la riduzione unendole ad un altro periodo di riposo di almeno 9 ore (es: le 21 ore mancanti possono essere recuperate con tre periodi di 7 ore ciascuno da aggiungere alle 45 ore di riposo dei tre fine settimana successivi)».

(³⁴) Sul punto la circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno precisa espressamente «non si procederà ad alcuna contestazione qualora la mancata osservanza del limite minimo dei periodi di riposo settimanale sia contenuta entro il 10 per cento».

(³⁵) La circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni comprese, rispettivamente, tra: le 40 ore e 29 minuti e le 36 ore; le 21 ore e 35 minuti e le 19 ore e 12 minuti.

(³⁶) La circolare n. 11310 del 2010 del Ministero dell'interno precisa che rientrano nel caso di specie tutte le violazioni per riposi settimanali che risultano inferiori, rispettivamente, a: 36 ore; 19 ore e 12 minuti.

(³⁷) Con riferimento alla filiera del trasporto rilevano le disposizioni contenute nel d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, come da ultimo modificato dal d.l. 6 luglio 2010, n. 103, convertito dalla l. 4 agosto 2010, n. 127, che ha introdotto la scheda di trasporto, con informazioni obbligatorie al vettore, e una serie di responsabilità dirette e solidali ai diversi protagonisti della filiera, sanzionate anche in via amministrativa.

(³⁸) Si tenga presente che in base alle previsioni dell'art. 174, commi 15-18, qualora l'impresa di trasporto di persone o di cose in conto proprio si trovi nelle condizioni di aver posto in essere ripetute inadempienze, anche in ragione della loro entità e frequenza, essa incorre nella sospensione del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto (per un periodo da uno a tre mesi), relativamente al veicolo cui si riferiscono le violazioni se non ha regolarizzato la propria situazione a seguito di apposita diffida (comma 15). Se l'impresa seguita a dimostrare una costante recidività, «anche nell'eventuale esercizio di altri servizi di trasporto», essa incorre nella decadenza o nella revoca del titolo abilitativo o dell'autorizzazione al trasporto cui si riferiscono prevalentemente le infrazioni (comma 16). Peraltro, i provvedimenti di revoca e di decadenza sono atti definitivi (comma 17). Quando le ripetute inosservanze si riferiscono a veicoli adibiti al trasporto di persone o di cose in conto terzi trovano applicazione le disposizioni di cui all'art. 5, comma 6, del d.lgs. 22 dicembre 2000, n. 395, per effetto del quale la persona che esercita la direzione dell'attività di trasporto perde comunque il requisito dell'onorabilità, che deve sussistere, unitamente alla capacità finanziaria e alla idoneità professionale, per l'iscrizione nell'albo nazionale degli autotrasportatori, ai fini dell'esercizio della professione (comma 18).

(³⁹) Sul valore documentale dei dischi cronotachigrafi cfr. Cass. civ., sez. lav., 20 giugno 2002, n. 9006, secondo cui «in tema di accertamento del lavoro prestato da un autotrasportatore, e quindi dello straordinario eventualmente svolto da tale dipendente, i dischi cronotachigrafi, in originale od in copia

fotostatica, ove da controparte ne sia disconosciuta la conformità ai fatti in essi registrati e rappresentati, non possono da soli fornire piena prova, stante la preclusione sancita dall'art. 2712 cod. civ., né dell'effettuazione del lavoro, e dell'eventuale straordinario, né dell'effettiva entità degli stessi, occorrendo a tal fine che la presunzione semplice costituita dalla contestata registrazione o rappresentazione anzidetta sia supportata da ulteriori elementi, pur se anch'essi di carattere indiziario o presuntivo, offerti dall'interessato o acquisiti dal giudice del lavoro nell'esercizio dei propri poteri istruttori».

(⁴⁰) Il dispositivo di controllo dispone di una memoria digitale nell'unità di veicolo e di una tessera magnetica personale (carta tachigrafica), in formato *smart card*, nella quale sono riportati i dati del conducente; le informazioni circa il luogo di partenza e le caratteristiche del veicolo vengono memorizzate unitamente alle ore di guida e di riposo.

(⁴¹) Secondo gli insegnamenti della Corte di Giustizia delle Comunità europee, Sezione V, 18 gennaio 2001, n. 297, l'art. 15 del Regolamento CEE n. 3821/1985 «deve essere interpretato nel senso che l'obbligo per il conducente di procedere alla registrazione di tutti gli altri tempi di lavoro riguarda parimenti: i periodi dedicati dal conducente agli spostamenti necessari al fine di poter prendere in consegna un veicolo, soggetto all'obbligo di installazione e di utilizzazione di un apparecchio di controllo, che si trovi in luogo diverso dal domicilio del conducente stesso o dalla sede dell'azienda del datore di lavoro, indipendentemente dal fatto che quest'ultimo abbia impartito o meno istruzioni in merito ovvero che la scelta dell'orario e delle modalità di trasporto spettassero al conducente; i periodi dedicati dal conducente, precedentemente alla presa in consegna di un veicolo soggetto all'applicazione del regolamento n. 3821/85, alla guida nell'ambito di un servizio di trasporto che esuli dalla sfera di applicazione del regolamento medesimo».

(⁴²) L'autista può continuare a guidare senza la carta personale per un massimo di quindici giorni di calendario, o per un periodo più lungo, se ciò fosse indispensabile per riportare il veicolo alla sede dell'impresa, a condizione che possa dimostrare l'impossibilità di esibire o di utilizzare la carta personale durante tale periodo.

(⁴³) In particolare ove non estratto alla fine del viaggio il disco cronotachigrafo andrà estratto dall'apparecchio allo scadere della ventiquattresima ora di utilizzo.

(⁴⁴) L'apparecchio di controllo misura tre parametri – la velocità del veicolo, i tempi di guida e le attività dell'autista e la distanza percorsa – che possono analizzarsi in base alle informazioni tratte dai singoli settori concentrici in cui è suddiviso il disco cronotachigrafo sulla scorta dei segni grafici (diagrammi) impressi dagli aghi di scrittura. Con riferimento ai tempi di guida il disco consente di conoscere nell'arco delle 24 ore di misurazione il tempo trascorso alla guida del veicolo, gli altri tempi di lavoro, le interruzioni della guida e il riposo giornaliero. D'altronde la lettura in sequenza dei dischi cronotachigrafi, riferiti a una settimana o a un mese di lavoro, consente di analizzare il complesso degli obblighi con riferimento anche alla durata massima della guida settimanale e al riposo settimanale. Mentre l'elaborazione e l'analisi complessiva dei tracciati permette di accertare eventuali anomalie o situazioni di utilizzo irregolare del dispositivo di controllo, come nel caso della permanenza del foglio di registrazione

nell'apparecchio cronotachigrafo per un periodo superiore alle 24 ore, con sovrapposizione dei diagrammi nello stesso settore. Per una disamina sul punto si rinvia a D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro*, cit., 2168.

(⁴⁵) Anzitutto si tenga presente che i cronotachigrafi digitali devono essere attivati nel luogo di prima installazione dell'apparecchio di controllo sul veicolo, poi devono essere calibrati, con inserimento del numero di targa del veicolo. Collegato ai sensori del veicolo, il cronotachigrafo digitale registra i dati relativi all'uso del veicolo rilevando: l'identità del conducente o dei conducenti (anche con riferimento al numero della carta del conducente), i tempi di guida e di riposo, le modalità di guida (singolarmente o in équipe), i dati identificativi del veicolo (numeri di targa e telaio), la distanza percorsa, le anomalie di funzionamento e i guasti (per un anno), la velocità tenuta nelle ultime 24 ore di utilizzo del veicolo. I dati anzidetti vengono acquisiti mediante appositi applicativi software che consentono l'elaborazione distinta di specifici file. Ai fini della vigilanza sul rispetto del regolamento CE n. 561/2006 rilevano in particolare i file di tipo C che si riferiscono all'attività intrapresa dal singolo autista (riguardando dati che devono essere scaricati ogni 28 giorni in un anno si avranno 13 file C per ogni autista) e i file di tipo M che si riferiscono all'attività esercitata da ogni singolo automezzo (riguardando dati che devono essere scaricati ogni 90 giorni in un anno si avranno 4 file M per ogni veicolo). Cfr. ancora D. Antolini, *Aziende di autotrasporto: gestione del personale e orario di lavoro*, cit., 2169-2170.

(⁴⁶) Si tenga presente che con il cronotachigrafo digitale si genera uno specifico report sulle infrazioni nel quale vengono evidenziate le violazioni commesse da ciascun conducente con indicazione di data e ora dell'evento e descrizione della condotta illecita. Le verifiche rilevano, quindi, in modo puntuale e rigoroso qualsiasi scostamento minimo rispetto ai limiti di legge; da ciò consegue una spiccata sanzionabilità di comportamenti di lievissima entità che nei riguardi del cronotachigrafo analogico hanno potuto godere di un margine di tolleranza legato alla lettura dei tracciati meccanografici dei dischi. Il cronotachigrafo digitale mette il personale ispettivo nelle condizioni di applicare le sanzioni previste anche per lo sfioramento di pochissimi minuti, così come rilevato automaticamente dal sistema informatizzato. Potrebbe, pertanto, riconoscersi una modesta tolleranza, qualora si verificassero scostamenti di pochissimi minuti, al fine di evitare che sanzioni notevolmente onerose colpiscano comportamenti di lieve entità e immeritevoli, nello spirito della normativa comunitaria, del rilievo punitivo che in automatico il sistema informatizzato assegna ad essi: in questa prospettiva, con valutazioni rimesse caso per caso al funzionario accertatore, potranno considerarsi non sanzionabili, in una corretta applicazione del nuovo sistema sanzionatorio per soglie stabilito dall'art. 174 del Codice della Strada, scostamenti minimi nella puntuale attuazione degli artt. 6, 7 e 8 del Reg. n. 561/2006 e degli artt. 5, 6 e 7 del d.lgs. n. 234/2007, ferma restando la piena sanzionabilità per le situazioni di ripetuto superamento dei limiti nell'arco del periodo di riferimento.

(⁴⁷) Sul punto la circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 del Ministero dell'interno ha sottolineato che «per effetto della modifica apportata al comma 2 dell'art. 179 del CDS la circolazione senza card-conducente inserita nel tachigrafo digitale

è sanzionata ai sensi di tale articolo, al pari di quanto già accadeva per la circolazione senza foglio di registrazione inserito all'interno del cronotachigrafo analogico. Viene così definitivamente risolto ogni dubbio interpretativo al riguardo e superata la teoria di coloro che – nelle more della predetta modifica – ritenevano applicabile in via residuale la violazione di cui all'art. 19 della legge n. 727/78 al caso di guida senza carta tachigrafica inserita nell'apparecchio di controllo digitale».

(⁴⁸) La Suprema Corte di Cassazione, con sentenza n. 17073 del 3 agosto 2007, ha sancito che l'omessa conservazione dei dischi cronotachigrafi (fogli di registrazione) è sanzionata in via amministrativa dall'art. 19 della l. 13 novembre 1978, n. 727 per ciascun giorno lavorativo: «L'impugnata decisione, pur escludendo la continuazione della L. n. 689 del 1981, ex art. 8, ha ritenuto che la violazione dell'art. 14 - comma 2 - del regolamento CEE n. 3821 del 1985 costituisca una unica violazione "per ogni automezzo", con irrogazione della sanzione ex L. n. 727 del 1978, art. 19. Tale interpretazione non è condivisibile, atteso che l'omessa conservazione dei fogli di registrazione è sanzionata dalla anzidetta L. n. 727 del 1978, art. 19, in relazione a ciascun disco cronotachigrafo, da rapportarsi al giorno lavorativo, avendo il foglio di registrazione una propria individualità ed autonomia, come emerge dall'art. 15, comma 2 - del regolamento CEE n. 3821 del 1985, che fa riferimento all'utilizzazione, da parte dei conducenti, dei fogli di registrazione "per ciascun giorno in cui guidami". Questo orientamento trova il proprio sostegno in precedenti di questa Corte (in particolare si richiama Cass. n. 5235 del 1995 e Cass. n. 1117 del 1995), secondo i quali la disposizione comunitaria si riferisce all'obbligo di conservazione di ciascun foglio, che ha una capacità di registrazione limitata a ventiquattro ore, con la conseguenza che si configurano tante violazioni quanti sono i fogli irregolarmente tenuti o non esibiti. La richiamata giurisprudenza ha altresì precisato che una tale disciplina sanzionatoria delle violazioni in esame non contrasta con il principio costituzionale di parità di trattamento in relazione alla disciplina del codice della strada dettata per la mancata conservazione dei libretti individuali relativi a ciascun dipendente, che prescinde dal numero dei libretti mancanti, giacché le due situazioni poste a confronto non sono uguali: il cronotachigrafo infatti ha un rilievo maggiore del libretto individuale, essendo finalizzato a controllare non solo i tempi di attività e di riposo degli equipaggi dei veicoli, ma anche altri dati di fatto, quali la velocità e il percorso dei veicoli, al fine della sicurezza della circolazione, sicché a tale più ampio rilievo del cronotachigrafo si ricollega la maggiore gravità della sanzione comminata per la omessa conservazione dei fogli di registrazione dello stesso apparecchio». Da qui il principio di diritto statuito dalla Suprema Corte secondo cui: «L'omessa conservazione dei fogli di registrazione è sanzionata dall'anzidetta L. n. 727 del 1978, art. 19, in relazione a ciascun disco cronotachigrafo, riferito al giorno lavorativo, avendo il foglio di registrazione una propria individualità ed autonomia, come emerge dall'art. 15 - comma 2 - del regolamento CEE n. 3821 del 1985, che fa riferimento all'utilizzazione, da parte dei conducenti, dei fogli di registrazione per ciascun giorno in cui guidano».

(⁴⁹) Per quanto attiene all'ammontare della sanzione da applicare occorre spendere una riflessione attenta, in ragione della diversa interpretazione sostenuta nel tempo, in contrapposi-

zione fra loro, dal Ministero del lavoro da un lato e dal Ministero dell'interno dall'altro. Anzitutto, va rilevato che gli originali importi dell'art. 19 della l. 13 novembre 1978, n. 727, dapprima quadruplicati a norma dell'art. 8 del d.l. 6 febbraio 1987, n. 16, convertito con modificazioni dalla l. 30 marzo 1987 n. 132, sono da ritenersi vigenti in ragione dell'abrogazione della disposizione citata, per effetto dell'art. 231 del d.lgs. n. 285/1992. Gli stessi, in quanto, soggetti tuttavia al meccanismo di quantificazione periodica di cui all'art. 195, commi 1 e 3, del medesimo d.lgs. n. 285/1992, ed essendo il limite minimo per le sanzioni amministrative pecuniarie pari a euro 23 (dal 1° gennaio 2009, dopo l'ultimo aggiornamento biennale operato dal d.m. 17 dicembre 2008; in precedenza era pari a euro 22 per effetto del d.m. 29 dicembre 2006 fino al 31 dicembre 2008; pari a euro 21 per effetto del d.m. 22 dicembre 2004 fino al 31 dicembre 2006), le sanzioni amministrative previste dalla l. n. 727/1978 devono ritenersi adeguate al limite minimo, in quanto inferiori ad esso nella misura edittale, e la sanzione applicabile dovrebbe essere, appunto, quella di 23 euro per ciascuno disco cronotachigrafo. Su tale posizione si era orientato il Ministero del lavoro, dapprima con circolare n. 57 del 15 maggio 1995, e successivamente con nota n. VII/2/372/C.4 del 29 maggio 1998, prevedendo la sanzione unica nel minimo di cui all'art. 195, comma 1. Ciò premesso, tuttavia, per ragioni di uniformità di indirizzo e di comportamento in sede ispettiva, stante quanto espressamente sancito dall'allegato 2 della circolare del Ministero dell'interno n. 38802 del 31 dicembre 2008, si ritiene opportuno aderire alla soluzione sanzionatoria che ritiene applicabile la sanzione pecuniaria amministrativa da euro 47 a euro 92, fondando le argomentazioni sull'art. 179, comma 10, del d.lgs. n. 285/1992, il quale, dopo aver ribadito che «gli articoli 15, 16 e 20 della legge 13 novembre 1978, n. 727 sono abrogati», espressamente stabilisce «per le restanti norme della legge 13 novembre 1978, n. 727 e successive modificazioni, si applicano le disposizioni del Titolo VI», il richiamo alle «successive modificazioni» dell'art. 19 della l. n. 727/1978 porrebbe nuovamente in essere la quadruplicazione del 1987.

(⁵⁰) Il d.lgs. n. 144/2008, in GU n. 218 del 17 settembre 2008, ha dato attuazione della direttiva 2006/22/CE, sulle norme minime per l'applicazione dei regolamenti n. 3820/85/CEE (poi abrogato e sostituito dal Reg. n. 561/2006/CE) e n. 3821/85/CEE relativi a disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che abroga la direttiva 88/599/CEE.

(⁵¹) Per quanto illustrato dalla circolare del 20 gennaio 2010 congiunta del Ministero dell'interno (prot. n. 918) con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (prot. n. 4969), l'utilizzo del nuovo modulo sembrerebbe essere stato destinato ai soli veicoli rientranti nel campo di applicazione del regolamento CE n. 561/2006 e non anche a quelli per i quali trova applicazione l'Accordo europeo relativo alle prestazioni lavorative degli equipaggi dei veicoli adibiti ai trasporti internazionali su strada. Tuttavia il modello approvato dalla Commissione europea reca espressa indicazione alternativa del campo di applicazione, sia pure denominando l'Accordo europeo col diverso acronimo AETS (italianizzato) al posto del consueto AETR (dall'originale nome francese dell'Accordo medesimo, vale a dire *Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des tran-*

sports internationaux par route).

(⁵²) Esclusivamente per le operazioni di trasporto condotte in ambito nazionale, e solo per i casi in cui il rapporto di lavoro del conducente resta sospeso ovvero interrotto quali, ad esempio, la cassa integrazione, lo sciopero o la serrata, è data facoltà alle imprese di non compilare il modulo; ovviamente la prova documentale di tali circostanze potrà essere fornita esibendo la comunicazione del datore di lavoro relativa al periodo di interruzione o di cassa integrazione, ovvero la corrispondente documentazione rilasciata da enti previdenziali; tale documentazione dovrà essere tenuta a bordo del veicolo ed esibita ad ogni controllo.

(⁵³) Il Ministero dell'interno con nota n. 8616 del 15 giugno 2010, in risposta a specifico quesito di Confindustria, ha chiarito che «Il “modulo assenze del conducente”, va compilato per ogni conducente del veicolo e firmato dal legale rappresentante dell'impresa o da altro soggetto dell'impresa autorizzato alla firma. Perciò, l'imprenditore può delegare a sottoscrivere il documento un qualsiasi preposto o rappresentante, purché diverso dallo stesso conducente», ma anche che «nel caso in cui un conducente guidi un veicolo esente dall'obbligo di cronotachigrafo e conduca sempre il medesimo, questi non deve compilare il modulo assenze al fine di giustificare le altre mansioni svolte. Viceversa, se alterna la guida di veicoli esenti con veicoli per cui il predetto obbligo sussiste, il modulo delle assenze deve essere compilato per giustificare l'assolvimento di altre mansioni diverse dalla guida ovvero la conduzione di veicoli esenti».

(⁵⁴) Il Ministero dell'interno ancora nella nota n. 8616/2010 ha chiarito che «quando il conducente riprende l'attività di guida dopo un periodo di assenza in luogo diverso dalla sede dell'azienda da cui dipende e, perciò, senza avere la possibilità di acquisire il documento originale compilato dal datore di lavoro, in luogo del modulo in originale, può esibire una copia dello stesso che gli è stata trasmessa via fax o per via telematica». Inoltre, con risposta a quesito n. 34 del 10 maggio 2010 la Direzione provinciale del lavoro di Macerata (in www.lavoro.gov.it/lavoro/DPL/MC) si è espressamente occupata del modulo di controllo fornendo i seguenti chiarimenti operativi: «il modulo di controllo delle attività del conducente [...] deve essere utilizzato per documentare diversi periodi di assenza o di attività da parte del conducente non registrabili dall'apparecchio di controllo. [...] Il modulo così come strutturato e da ultimo modificato dovrebbe contenere tutta la casistica contemplata per le assenze, per le ferie, per la CIG, per diverse mansioni (punti da n. 12 a n. 19). Tuttavia, con riferimento alle assenze sembra possibile aggiungere delle specifiche come nel caso indicato: “assenza per permesso legge 104” barrando la casella di cui al punto n. 15). Come già specificato in precedenza, il modulo in argomento va riempito e tenuto nell'automezzo per 28 giorni e conservato in azienda per almeno un anno dalla sua utilizzazione. Tale documento viene rilasciato dall'azienda, e firmato sia dal Responsabile, o suo delegato, che dal conducente, in sostituzione del disco cronotachigrafo, analogico o digitale, nei casi in cui per l'intera giornata di lavoro l'autista sia stato adibito ad altra mansione (lavori in piazzale) o in caso di assenze di cui ai punti da 12) a 19) del modulo e che per tali motivazioni il conducente— nella specifica giornata — non ha potuto guidare un automezzo rientrante nel campo di applicazione del regolamento in oggetto indicato né ha potuto registrare quella

diversa attività o assenza sul foglio di registrazione. Con riguardo al punto 6) del modulo, solitamente il documento, con qualsiasi modalità compilato, viene firmato dal legale rappresentante dell'impresa o da un suo delegato responsabile della dichiarazione resa e, come tale, va indicato al punto 6) unitamente alla sua posizione in azienda, di cui al punto 7). In merito al punto 19) del modulo, si chiarisce che per "disponibile" si intende in attesa di essere chiamato a condurre un veicolo».

(⁵⁵) In risposta a specifico quesito di Confartigianato Imprese con nota la n. 60856 del 16 luglio 2010 la Direzione generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i sistemi informativi e statistici ha espressamente affermato: «Come è noto, conformemente alle prescrizioni della direttiva 2006/22/CE - ed in ossequio agli impegni assunti dal Governo con le Associazioni di categoria dell'autotrasporto mirati ad incrementare e meglio qualificare i controlli sull'autotrasporto ed in particolare sul rispetto dei tempi di guida e di riposo dei conducenti - l'articolo 9 del decreto legislativo n. 144/2008, ha previsto che i periodi di sospensione dell'attività di guida dei veicoli assoggettati all'obbligo di installazione del tachigrafo, qualora non rilevabili dalle registrazioni del tachigrafo stesso, debbano essere documentati attraverso un modulo di controllo elaborato dalla Commissione Europea. Tale modulo introdotto con la decisione 2007/230/CE della Commissione, del 12 aprile 2007 è stato modificato con decisione 2009/959/UE della Commissione del 14 dicembre 2009, in quanto la Commissione stessa ha ravvisato la necessità di integrare il modulo elencando alcune ipotesi di sospensione dell'attività lavorativa che non erano state dianzi ricomprese. Il documento deve essere conservato a bordo, e presso la sede delle imprese, pena l'applicazione di sanzioni. Sull'argomento, è stata diffusa, in data 20 gennaio 2010 una circolare interpretativa emanata congiuntamente dal Ministero dell'Interno e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la quale venivano indicate le modalità di utilizzazione del modulo in questione. Nella nota della Confartigianato viene prospettata una interpretazione delle norme che regolamentano la fattispecie sulla base della quale dovrebbero ritenersi esclusi, dal campo di applicazione delle norme stesse, i conducenti che "occasionalmente e non professionalmente" vengano adibiti alla guida di veicoli rientranti nel campo di applicazione della disciplina sul tachigrafo. Tale interpretazione si fonda su un passo della Circolare di cui sopra nel quale si descrivono le fonti dell'obbligo giuridico di documentazione delle assenze mediante il modulo di rilevazione, ed in tale contesto, si parla - in senso non tecnico giuridico - di "conducenti professionali". Questa Direzione Generale, non ritiene di poter concordare con l'interpretazione prospettata in quanto per una corretta identificazione dei soggetti tenuti alla redazione ed alla tenuta del modulo si deve fare riferimento alle norme comunitarie che disciplinano la materia ed in particolare al Regolamento (CE) 561/2006 (che costituisce insieme al Regolamento (CEE) 3821/85 la base giuridica della Direttiva 2006/22/CE e, quindi, del decreto legislativo n. 144/2008) ed alle decisioni 2007/230/CE e 2009/959/UE nonché alle linee guida di quest'ultima decisione. Il regolamento e le decisioni non fanno in alcun caso riferimento ai cosiddetti conducenti "professionali", anzi, il Regolamento (CE) 561/2006 all'art. 4 lett. c) detta una chiara definizione di conducente ai fini

dell'applicazione della norma stessa. È "conducente": chiunque sia addetto alla guida del veicolo, anche per un breve periodo, o che si trovi a bordo di un veicolo con la mansione, all'occorrenza, di guidarlo. Inoltre, entrambe le decisioni della Commissione, ed in special modo la prima, nell'intestazione del modulo allegato, fanno esplicito riferimento alle attività svolte a norma del Regolamento (CE) 561/2006. La stessa circolare Interno/Trasporti del 20 gennaio 2010, sulla base della quale si fonda l'orientamento interpretativo della Confartigianato, stabilisce in forma inequivoca che: "Il conducente tenuto al rispetto delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 561/2006, deve essere in grado di esibire, in occasione di qualsiasi controllo sulla strada, la documentazione relativa alle assenze suindicate per il periodo di tempo di cui all'articolo 15, paragrafo 7 del Regolamento (CEE) n. 3821/85". Né, peraltro, sembra che le disposizioni in argomento impongano oneri particolarmente gravosi. Per le su esposte ragioni, sentita anche sulla questione la Direzione del Servizio di Polizia Stradale, si ritiene che, in base alla normativa attualmente vigente, l'obbligo di redazione, conservazione a bordo e presso la sede delle imprese del modulo debba essere assolto da chiunque sia, anche solo per un breve periodo, alla guida di veicoli per i quali è previsto l'obbligo di installazione del tachigrafo in quanto soggetto alle disposizioni del più volte citato Regolamento (CE) 561/2006».

(⁵⁶) L'art. 2, par. 3, del regolamento CE n. 561/2006 recita testualmente: «L'AETR si applica, in luogo del presente regolamento, alle operazioni di trasporto internazionale su strada che si svolgono in parte al di fuori delle zone di cui al precedente paragrafo 2, ai: a) veicoli immatricolati nella Comunità o in Stati che sono parte dell'AETR, per la totalità del tragitto; b) veicoli immatricolati in un paese terzo che non ha sottoscritto l'AETR, unicamente per la parte del tragitto effettuato sul territorio della Comunità o di paesi che sono parte dell'AETR. Le disposizioni dell'AETR dovrebbero essere allineate con quelle del presente regolamento, affinché le disposizioni principali del presente regolamento si applichino, attraverso l'AETR, a tali veicoli per la parte di tragitto compiuta nel territorio della Comunità».

(⁵⁷) Vale peraltro la pena di segnalare che nella sessione 105 della Commissione Economica per l'Europa dell'ONU, che si terrà a Ginevra dal 29 settembre al 1° ottobre 2010, è prevista al punto 5 dell'ordine del giorno l'approvazione di un ulteriore emendamento all'AETR.

(⁵⁸) Si tratta dei casi di cui all'art. 10 dell'AETR di complessi di veicoli che: comportano più di un rimorchio o semirimorchio; sono destinati al trasporto di viaggiatori quando il peso massimo autorizzato del rimorchio o del semi-rimorchio supera le 5 tonnellate; sono destinati al trasporto di merci quando il peso massimo autorizzato del complesso dei veicoli supera le 20 tonnellate, il conducente deve essere accompagnato da un altro conducente sin dall'inizio del viaggio oppure essere sostituito da un altro conducente dopo 450 chilometri, se la distanza da percorrere tra due periodi consecutivi di riposo giornaliero supera 450 chilometri.

(⁵⁹) Nel corso delle interruzioni il conducente non deve esercitare alcuna attività professionale che non sia la sorveglianza del veicolo e del suo carico; tuttavia, se a bordo del veicolo vi sono due conducenti, è sufficiente che il conducente che beneficia dell'interruzione di guida non eserciti nessuna delle attività raffigurate con un simbolo nella rubrica del foglio

quotidiano del libretto individuale di controllo (art. 8, par. 4, AETR).

⁽⁶⁰⁾ I periodi di riposo dovranno essere presi al di fuori del veicolo, ma se il veicolo ha una cuccetta che consenta ai membri dell'equipaggio di distendersi in maniera confortevole, tale riposo potrà essere preso su tale cuccetta, a condizione che il veicolo sia fermo (art. 6, par. 5, AETR).

⁽⁶¹⁾ Ai sensi dell'art. 12, par. 6, dell'AETR in caso di un veicolo immatricolato in uno Stato non Parte Contraente dell'Accordo, in luogo del libretto individuale di controllo potranno essere utilizzati moduli redatti nella stessa forma dei fogli giornalieri del libretto.

⁽⁶²⁾ Si tratta del decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 12 luglio 1995, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 262 del 9 novembre 1995.

⁽⁶³⁾ Sul riferimento normativo ai "locali" si veda Trib. Trento, 11 aprile 2006, n. 48, secondo cui: «allorquando il d.m. 12 luglio 1995 dispone che i controlli coordinati dal Ministero del lavoro sono effettuati nei locali delle imprese nei confronti dei datori di lavoro si riferisce esclusivamente alla sfera spaziale entro cui il potere di verifica attribuito a detto Ministero deve essere esercitato e agli immediati destinatari di tale attività autoritativa, ma non esclude dall'oggetto dei controlli del Ministero del lavoro gli elementi che gli organi di polizia stradale sono tenuti a verificare e, conseguentemente, non introduce alcuna delimitazione delle norme dei regolamenti Cee 3820 e 3821 del 1985, la cui osservanza il Ministero del lavoro è chiamato a controllare e, quindi, degli illeciti che esso è tenuto ad accertare e delle sanzioni che è competente ad irrogare anche con riguardo ai lavoratori conducenti».

⁽⁶⁴⁾ Seppure pronunciate con riferimento all'attività dell'omologo organismo operante nelle Province autonome di Trento e di Bolzano, a conferma di quanto detto nel testo sui poteri di vigilanza dei servizi ispettivi del lavoro valgono le due sentenze della Suprema Corte che qui si riportano in massima: Cass. civ., sez. lav., 22 novembre 2003, n. 17779 («All'interno delle province autonome, è l'Ispettorato provinciale del lavoro e non il Commissario del Governo l'organo competente non solo ad effettuare i controlli nei locali delle imprese di trasporto di cui all'art. 6 del D.M. 12 luglio 1995, ma anche ad emettere gli eventuali provvedimenti sanzionatori nei confronti dei datori di lavoro per le violazioni dei regolamenti comunitari nn. 3820 e 3821 del 1985 in materia di apparecchi di controllo per il trasporto su strada (cronotachigrafi). In materia di sanzioni amministrative, qualora sia competente all'emissione della ordinanza ingiunzione l'Ispettorato del lavoro della provincia di Bolzano, non si applicano i termini di durata del procedimento previsti dagli artt. 203 e 204 del codice della strada per i procedimenti di competenza del prefetto, ma si applica la norma generale contenuta nell'art. 18 della legge n. 689 del 1981, che non prevede alcun termine per l'emissione del provvedimento sanzionatorio, - salvo il termine di prescrizione quinquennale previsto dal successivo art. 24») e Cass. civ., sez. lav., 11 settembre 2003, n. 13364 («In relazione alle violazioni delle disposizioni sui cronotachigrafi, di cui ai regolamenti comunitari n. 3820 e 3821 del 1985, la competenza ad eseguire i controlli previsti dal decreto ministeriale 12 luglio 1995 sulle imprese di trasporto ricadenti nella provincia autonoma di Bolzano, nonché ad emettere le conseguenti ordinanze ingiuntive per le relative sanzioni previste dagli art. 174 e 179

cod. strada, spetta all'ispettorato del lavoro di quella provincia (alla quale sono devolute le particolari funzioni rientranti nella competenza degli organi periferici del Ministero del lavoro e della previdenza sociale), atteso che l'art. 194 cod. strada, richiamato dal citato art. 179 dello stesso codice, fa salva l'applicabilità delle disposizioni generali contenute nelle sezioni prima e seconda del capo primo della legge 24 novembre 1981 n. 689, fra le quali è compreso l'art. 17 di tale legge che prevede che nelle materie di competenza delle regioni (e quindi anche delle province autonome ad esse parificate) il rapporto è presentato all'ufficio regionale (o provinciale) competente; ne consegue, altresì, che non trova applicazione, nei confronti del predetto ispettorato, il termine di novanta giorni previsto dall'art. 204 cod. strada per la pronuncia sul ricorso eventualmente presentato dal trasgressore»).

⁽⁶⁵⁾ La competenza dei servizi ispettivi delle Direzioni del lavoro, peraltro, attiene ad accertamenti orientati con particolare riguardo alle esigenze di tutela psicofisica dei lavoratori che interessano, quindi, la verifica in materia di: periodi di guida giornalieri, interruzioni di lavoro e periodi di riposo giornalieri, periodi di riposo settimanali e periodi di guida tra detti periodi di riposo, limitazione bisettimanale dei periodi di guida, compensazione per la riduzione dei periodi di riposo giornalieri o settimanali, uso dei fogli di registrazione e/o organizzazione dei periodi di lavoro dei conducenti, regolarità dei fogli di registrazione, corretto funzionamento dell'apparecchio di controllo, verifica del registro e dell'orario di servizio (artt. 4 e 6, d.m. 12 luglio 1995).

⁽⁶⁶⁾ Nell'ultimo quadrimestre del 2009 e nel primo trimestre 2010 i Ministeri competenti (interno, infrastrutture e trasporti, lavoro e politiche sociali) hanno posto in essere un progetto sperimentale di vigilanza congiunta, con gruppi di intervento misti, su strada realizzando una efficace sinergia e con un graduale aumento del numero dei controlli. Sul punto si veda la nota del Ministero del lavoro n. 5977 del 30 marzo 2010.

⁽⁶⁷⁾ Tale percentuale era originariamente del 2% per l'anno 2009 ed è stata portata al 3%, a far data dal 1° gennaio 2010, mentre a partire dal 2012, la percentuale minima di controlli da effettuare potrebbe essere aumentata al 4% in base alle indicazioni della Commissione europea (art. 3, comma 1, d.lgs. n. 144/2008).

⁽⁶⁸⁾ Con la decisione n. 2009/810/CE del 22 settembre 2008 la Commissione Europea, tenendo conto degli sviluppi della normativa comunitaria in materia di tempi di guida e riposo e orario di lavoro nell'autotrasporto, ha adottato il formulario tipo per le relazioni di cui all'art. 17 del regolamento CE n. 561/2006 e dell'art. 13 della Direttiva n. 2002/15/CE, dando specifico e fondamentale rilievo proprio ai risultati e alla programmazione dei controlli di cui all'art. 2 della Direttiva n. 2006/22/CE. Su questo il puntuale richiamo della Direzione generale per l'attività ispettiva del Ministero del lavoro con nota n. 19624 del 16 dicembre 2009, con la quale le Direzioni regionali e provinciali del lavoro venivano sollecitate ad inviare il riepilogo su base regionale dei risultati inerenti l'attività svolta nell'anno 2009 in materia di autotrasporto.

⁽⁶⁹⁾ Con nota del 2 marzo 2009, n. 2946 il Ministero del lavoro ebbe a trasmettere ai propri uffici territoriali l'apposita modulistica, da compilare per ciascuna azienda ispezionata, a conclusione degli accertamenti effettuati dal personale ispettivo nel settore dell'autotrasporto, fornendo, al contempo,

precise indicazioni in ordine alla compilazione della stessa, al fine di dare conto della effettiva natura dei controlli ispettivi esperiti, ma anche della consistenza complessiva dell'azienda di autotrasporto ispezionata, dando peculiare rilievo alle ipotesi di illecito rilevate e sanzionate. Con riguardo alle dimensioni aziendali il Ministero precisa che per piccola impresa deve intendersi quella che occupa fino a 49 dipendenti e per media impresa quella che occupa da 50 a 249 dipendenti, mentre da 250 in su si parlerà di grande impresa. Con riferimento alle dimensioni della flotta a disposizione dell'azienda ispezionata, il calcolo deve essere compiuto in base ai mesi di effettiva disponibilità dei singoli mezzi, sia a titolo di proprietà che di noleggio, *leasing* o altro. Infine, con riferimento al numero dei conducenti e dei giorni lavorativi verificati in ispezione, il Ministero ha chiarito che il totale dei dati riportati nei campi "trasporto di persone" e "trasporto di merci" deve corrispondere a quello dei campi "trasporto per conto proprio" e "trasporto per conto terzi".

(⁷⁰) La lista di controllo è divisa in sette sezioni, contraddistinte da lettere (dalla A alla G, la sezione F risulta suddivisa in tre parti). Le singole sezioni sono così articolate: A) Data e luogo del controllo; B) Dati del veicolo e del carico (tipologia, luogo di carico e scarico); C) Tipologia del cronotachigrafo; D) Dati del conducente ed elenco sul tipo di controllo svolto sulla sua documentazione personale (patente, CQC, registrazione del cronotachigrafo, documento sul rapporto di lavoro, attestato del conducente); E) Elenco di 13 verifiche sull'attività di guida, legate soprattutto ai dati del cronotachigrafo; F) Elenco dei documenti sul trasporto (licenza conto proprio, autorizzazione conto terzi, cabotaggio, licenza comunitaria, autorizzazione e libretto di viaggio CEMT, autorizzazione bilaterale); F1) elenco della documentazione di trasporto esibita (scheda di trasporto, copia del contratto scritto, CMR, regime TIR, eventuale altra documentazione); F2) Elenco delle violazioni contestate; G) Dati dell'autorità di controllo.

(⁷¹) Ai sensi dell'art. 11, comma 1, è prevista l'adozione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro, da adottarsi entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del d.lgs. n. 144/2008, con cui devono essere definiti criteri e modalità del sistema di classificazione del rischio da applicare alle imprese di autotrasporto, sulla base del numero relativo e della gravità delle infrazioni commesse dalle singole imprese alle disposizioni di cui ai regolamenti CE n. 561/2006 e (CEE) n. 3821/1985. Sulla scorta di tale decreto, l'Ufficio di coordinamento provvederà ad attribuire alle imprese un indicatore della classe di rischio, conseguentemente quelle con classe di rischio elevato verranno assoggettate a controlli più rigorosi e frequenti (art. 11, comma 3).

(⁷²) La documentazione che il personale di vigilanza richiederà all'impresa di autotrasporto consisterà generalmente in: dischi cronotachigrafi analogici – in originale – per un periodo fino ad un anno dalla loro utilizzazione, per automezzi che ancora usano tale sistema di registrazione; copia dei file di "tipo C" per il periodo preso in esame (fino ad un massimo di 13 per ciascun autista); copia dei file di "tipo M" per il periodo preso in esame (fino ad un massimo di 4 per ogni automezzo); stampa delle attività giornaliere del conducente in possesso della carta tachigrafica digitale; registro dei beni ammortizzabili; modulo di controllo delle assenze dei condu-

centi di cui all'art. 9, comma 1, del d.lgs. n. 144/2008; idonea documentazione attestante l'avvenuto collaudo e controllo del sistema di registrazione rilasciato da officina autorizzata; copia dell'ultimo verbale ispettivo rilasciato dagli organi di vigilanza; copia della documentazione di lavoro relativa allo status occupazionale, retributivo, previdenziale e assicurativo del personale oggetto della verifica (dichiarazioni di assunzione, Libro unico del lavoro, contratti di lavoro; denunce mensili sulle contribuzioni previdenziali e annuali sui premi assicurativi con i relativi versamenti). Si procederà poi ad acquisire le informazioni sul tipo di attività di trasporto (nazionale o internazionale, passeggeri o merci, conto proprio o conto terzi) e sulle dimensioni della flotta dei veicoli dell'impresa suddivisa secondo il tipo di cronotachigrafo (analogico o digitale).

(⁷³) Nell'organizzare la vigilanza in azienda la Direzione provinciale del lavoro dovrebbe aver cura di programmare gli interventi ispettivi con l'intento di "parcellizzare" il più possibile le ispezioni al fine di non dedicare esclusiva attenzione alle grandi aziende, ma piuttosto di intervenire sul maggior numero possibile di imprese, impartendo specifiche direttive riguardo ai "sistemi di controllo" di cui all'art. 3, comma 1, del d.lgs. n. 144/2008 da effettuarsi verso tutte le categorie di trasporto su una base percentuale dei giorni di lavoro effettivo dei conducenti ricordata nel testo, tenendo conto che seguendo i criteri matematici nell'ambito provinciale di competenza si determinerà il numero complessivo delle giornate da verificare in ragione del numero di veicoli rientranti nel campo di applicazione della normativa comunitaria, per le 200 giornate lavorative annuali per dipendente n. 200. Determinato il numero delle giornate da controllare si programmerà un totale di visite ispettive da effettuare nel territorio provinciale di competenza articolandole in ispezioni ad un numero congruo e quanto più possibile elevato di imprese con esame delle posizioni di almeno 2 autisti per 5 mesi, ovvero, in caso di unico autista con esame di almeno 6 mesi, selezionando i lavoratori da verificare a campione in base alla data di assunzione, privilegiando gli assunti nell'ultimo triennio, ovvero sulla base di sanzioni elevate dagli organi preposti al servizio di Polizia stradale i cui verbali siano fatti pervenire alla stessa Direzione provinciale del lavoro.

(⁷⁴) Cfr. A. Ciccìa, *Notifica dei verbali in tempi brevi*, in A.A.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, cit., 22.

(⁷⁵) Come rilevato da A. Ciccìa, *Notifica dei verbali in tempi brevi*, in A.A.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, cit., 23, «se il verbale non contiene motivazione della omessa contestazione immediata, il verbale sarà impugnabile ed annullabile».

(⁷⁶) S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della strada*, in A.A.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Le guide operative*, cit., 10, parla di «termine considerevolmente più breve».

(⁷⁷) Vedi ancora A. Ciccìa, *Notifica dei verbali in tempi brevi*, in A.A.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, cit., 23.

(⁷⁸) Così fra i primi commentatori S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della strada*, in A.A.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Le guide operative*, cit., 10, che sposta tale interpretazione «onde evitare fraintendimenti problematici che si tradurrebbero in

diatribe giurisprudenziali».

⁽⁷⁹⁾ Cfr. A.M. Candidi, S. Scotti, *Infrazioni e sanzioni*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Le guide operative*, cit., 33-37; S. Manzelli, E. Santi, *Mezzi pesanti sotto osservazione*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, cit., 26-27. Cfr. anche le informazioni contenute nel sito www.codicedellastrada.net.

⁽⁸⁰⁾ Per l'esposizione dettagliata delle singole fattispecie di illecito amministrativo, con apposite tabelle riassuntive, suddivise, sulla scorta della disciplina contenuta nel regolamento CE n. 561/2006 e nel regolamento CEE n. 3821/1985, in base alle responsabilità dell'impresa di trasporto datrice di lavoro, dei lavoratori conducenti e dei dipendenti membri dell'equipaggio (con indicazione separata delle sanzioni attualmente vigenti, a far data dal 13 agosto 2010, e di quelle precedentemente in vigore), sia consentito rinviare a P. Rausei, *“Il nuovo sistema sanzionatorio dell'autotrasporto”*, in *DPL*, 2010, 37, Inserto.

⁽⁸¹⁾ Con la l. n. 120/2010, dunque, scompaiono i problemi di coordinamento fra il testo del d.lgs. n. 285/1992 e il regolamento CE n. 561/2006 sollevati in dottrina per la mancanza di un diretto ed esplicito richiamo legislativo alle disposizioni regolamentari di diritto comunitario (cfr. F. Paesani, C. Infriccioli, *La nuova disciplina europea dei tempi di guida nei trasporti su strada*, cit., 63). Peraltro, ragionevolmente non si potevano nutrire dubbi circa la sanzionabilità immediata, senza soluzione di continuità, anche nel previgente testo normativo, dei relativi obblighi posti dal regolamento CE n. 561/2006 in tema di tempi di guida e di riposo, ma anche in materia di registro ed orario di servizio. A ben guardare, infatti, se è vero che l'art. 19, par. 1, del regolamento CE n. 561/2006 contiene specifici riferimenti ad un apposito intervento normativo in materia sanzionatoria («gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85 e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie. Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 3821/85 è soggetta a più d'una sanzione o procedura»), nondimeno il successivo art. 28, par. 1, prevede espressamente «il regolamento (CEE) n. 3820/85 è abrogato e sostituito» dal nuovo regolamento.

⁽⁸²⁾ L'individuazione della “autorità competente” nella Direzione provinciale del lavoro è condivisa anche dal Ministero dell'interno nella circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 (par. 27) e nel relativo allegato dove si trova espressamente annotato: «l'autorità competente è da individuarsi nella Direzione Provinciale del Lavoro (DPL) ove ha sede l'impresa di autotrasporto: infatti i controlli presso i locali delle imprese operanti nel settore dell'autotrasporto per la verifica del rispetto dei tempi di guida e di riposo sono coordinati dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali che si avvale delle proprie articolazioni periferiche, ossia le DPL (art. 2, comma 3, del decreto legislativo n. 144/2008 di attuazione della direttiva 2006/22/CE)».

⁽⁸³⁾ Hanno dato attuazione al disposto contenuto in questo comma i seguenti decreti ministeriali: d.m. 4 gennaio 1995 (in GU 9 gennaio 1995, n. 6); d.m. 20 dicembre 1996 (in GU 28 dicembre 1996, n. 303); d.m. 22 dicembre 1998 (in GU 28 dicembre 1998, n. 301); d.m. 29 dicembre 2000 (in GU 30

dicembre 2000, n. 303); d.m. 24 dicembre 2002 (in GU 30 dicembre 2002, n. 304); d.m. 22 dicembre 2004 (in GU 30 dicembre 2004, n. 305, che nell'art. 1, comma 2, ha escluso dall'adeguamento gli importi delle sanzioni amministrative pecuniarie contenute nelle disposizioni di cui all'art. 174, commi 4 e 5 e all'art. 178, commi 3 e 4, in quanto riformulati dal decreto-legge 27 giugno 2003, n. 151, come convertito con l. 1° agosto 2003, n. 214); d.m. 29 dicembre 2006 (in GU 30 dicembre 2006, n. 302); d.m. 17 dicembre 2008 (in GU 30 dicembre 2008, n. 303).

⁽⁸⁴⁾ Sulla natura della responsabilità solidale così si è espressa la circolare del Ministero dell'interno n. M/2413/19 del 22 maggio 2001: «il vincolo di solidarietà nell'adempimento di un obbligo, in altri termini, ha una funzione di garanzia del “credito” in quanto ne rende più agevole la soddisfazione pratica e ne rafforza la possibilità di realizzazione. Al riguardo, anzi, la giurisprudenza ha ritenuto che l'identificazione e l'indicazione dell'autore materiale della violazione non costituiscono requisito di legittimità dell'ordinanza-ingiunzione emessa nei confronti dell'obbligato solidale, in quanto la “ratio” della responsabilità di questi non è solo quella di far fronte a situazioni d'insolvenza dell'autore della trasgressione, bensì anche quella di evitare che l'illecito resti impunito quando sia impossibile identificare tale ultimo soggetto e sia, invece, facilmente identificabile il soggetto obbligato solidalmente a norma dell'art. 6, primo comma, della legge n. 689 del 1981 (Corte Cass., Sez. I, sent. n. 172 del 10 gennaio 1997)». Per approfondimenti cfr. C. Bolognesi, L. Pazzini, *Il principio di solidarietà e la morte del trasgressore nell'illecito amministrativo*, in www.altalex.com, 16 novembre 2006.

⁽⁸⁵⁾ In base all'art. 196, comma 4, l'obbligato solidale che ha pagato la sanzione ha diritto di regresso per l'intero nei confronti dell'autore della violazione.

⁽⁸⁶⁾ Come chiarito dalla circolare n. 11310 del 12 agosto 2010 «con l'introduzione dell'istituto della targa personale e, conseguentemente con il venir meno dell'obbligo di apposizione della targa ripetitrice sui complessi veicolari, la responsabilità solidale incombe sistematicamente in capo al proprietario del veicolo trainato».

⁽⁸⁷⁾ Secondo quanto chiarito dalla citata circolare del Ministero dell'interno n. M/2413/19 del 22 maggio 2001 il mancato rispetto dell'art. 179 «è stato ritenuto estremamente pericoloso per la circolazione stradale, la normativa in argomento sanziona la suddetta pluriresponsabilità anche al fine di perseguire scopi puramente preventivi mediante la (indiretta) stimolazione di reciproci rigorosi controlli da parte degli individuati diversi soggetti, comunque coinvolti nell'attività di trasporto», ne consegue «l'applicazione di una sola sanzione nell'ipotesi di coincidenza personale tra il conducente ed il proprietario del veicolo, mentre dovranno essere applicate due distinte sanzioni allorché il conducente risulti essere un soggetto diverso rispetto al proprietario (sia persona fisica, sia persona giuridica) del mezzo», peraltro lo stesso art. 179 non esclude «che il proprietario del veicolo venga coinvolto in sede di riscossione della sanzione pecuniaria, seppure in relazione alla violazione commessa dal conducente», giacché «la responsabilità solidale, infatti, costituisce uno dei principi fondamentali della materia che trova applicazione ogni qual volta sia stata commessa una violazione di natura amministrativa».

(⁸⁸) Circa il calcolo della sanzione da applicare in concreto per effetto dell'art. 198 Codice della Strada, il Ministero dell'interno con nota del 6 novembre 1997 ha chiarito che: «si rappresenta che secondo recente, autorevole giurisprudenza di legittimità, il criterio sul quale fondare la determinazione della “violazione più grave” gli effetti della continuazione è quello delle valutazioni astratte compiute dal legislatore. In altri termini, occorre aver riguardo alla pena prevista dalla legge per ciascun reato, di tal che la violazione più grave va individuata in quella prevista dalla legge più severamente (si veda Cass. Pen., Sez. Un., 30 aprile 1992, n. 4901). Conforme è Cass. Pen., Sez. U., 25 gennaio 1994, n. 748, secondo la quale il criterio in discorso non è quello della comparazione degli indici di gravità concreta dei reati ex art. 133 c.p., bensì quello della più grave pena editale prevista dal legislatore per ciascun reato da comparare». Cfr. Cass. civ., sez. II, 18 dicembre 2008, n. 29707, secondo cui: «La misura della sanzione finale determinata dal giudice della opposizione in applicazione del criterio stabilito dalla disposizione in tema di continuazione di violazioni amministrative (L. n. 689 del 1981, art. 8) costituisce il prodotto di una valutazione di merito non censurabile in sede di legittimità se non per difetto di motivazione. Tale vizio non è però nel caso di specie riscontrabile, dovendo ritenersi sufficiente ed adeguata la giustificazione in proposito fornita dal tribunale, che ha motivato la misura dell'aumento mediante richiamo, oltre che alla gravità delle altre violazioni, implicitamente alla considerazione che esse erano in numero di quattro. La decisione si sottrae pertanto alla doglianza di contraddittorietà ed insufficienza della motivazione».

(⁸⁹) Cfr. per approfondimenti P. Rausei, R. Nulli, *Codice degli illeciti amministrativi*, Ipsoa, Milano, 2008.

(⁹⁰) Per una applicazione concreta si vedano, fra gli altri: Giudice di Pace di Cingoli, 9 ottobre 2009, n. 36 («si conviene sulla richiesta di applicazione dell'art. 198 del C.d.S., in quanto, nel caso che ci interessa, è ravvisabile nel comportamento degli autori delle violazioni un unico disegno trasgressivo e non di una condotta caratterizzata dalla persistente volontà di porsi in contrasto con la normativa. La sussistenza di una programmazione unitaria non può essere invalidata dalla circostanza che la partenza ed il rientro degli automezzi avviene nell'unica sede»; la fattispecie riguardava la violazione dell'art. 174, comma 9, per non avere consentito a un dipendente per 78 giornate si osservare il regolamento CE n. 561/2006 e il regolamento CEE n. 3821/85); Giudice di Pace di Cingoli, 24 luglio 2009, n. 19 («è accoglibile la richiesta di applicazione dell'art. 198 del C.d.S., in quanto, nel caso in questione, è ravvisabile nel comportamento degli autori della violazione un unico disegno trasgressivo e non una condotta caratterizzata dalla persistente volontà di porsi in contrasto con la norma. Non è certamente il rilievo che la partenza ed il rientro degli automezzi avviene nell'unica sede ad invalidare la sussistenza di una programmazione unitaria»; la fattispecie riguardava la violazione dell'art. 174, comma 9, per non avere consentito a un dipendente per 89 giornate si osservare il regolamento CE n. 561/2006 e il regolamento CEE n. 3821/85); Giudice di Pace di Bergamo, sentenza 10 novembre 2008, n. 3741 («Quanto all'accampato concorso giuridico di violazioni discendenti da una unica azione, questo giudicante ritiene che, nel caso, la richiesta subordinata possa trovare positivo accoglimento: risulta indubbio che quelle conte-

state per la violazione dell'art. 142, comma 8, C.d.S. nel giorno 8 marzo 2008, sull'autostrada A4 direzione Milano-Brescia, con i verbali n. xxx (alle ore 17:33:34 in località Bergamo), n. xxx (alle ore 17:1:29 in località Castelli Calepio) e n. xxx (alle ore 17:46:24 in località Rovato) sono violazioni partorite da una stessa azione, come inducono a ritenere sia la vicinanza del *locus commissi delicti* (20 chilometri) che quella di tempo (13 minuti). Per quanto innanzi argomentato, ritenuto che nella fattispecie è ravvisabile l'ipotesi di cumulo giuridico per concorso formale ex art. 8, comma 1, della legge 689/1981 e art. 198, comma 1, C.d.S., appare corretto e conforme a giustizia applicare come sanzione pecuniaria quella per la violazione più grave, aumentata fino ad un massimo di tre volte; e, tenuto conto del numero delle violazioni discendenti dall'unica illecita azione posta in essere, la sanzione viene aumentata fino al doppio»).

(⁹¹) Si vedano le riflessioni di C. Bolognesi, L. Pazzini, *Il principio di solidarietà e la morte del trasgressore nell'illecito amministrativo*, cit., le quali sottolineano anche come «ai sensi dell'art. 210, comma 4, CdS, dalla intrasmissibilità dell'obbligazione di pagamento a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria consegue anche l'intrasmissibilità di qualsiasi obbligo relativo alla sanzione accessoria». Il comma 4 dell'art. 210 dispone testualmente: «Dalla intrasmissibilità dell'obbligazione di pagamento a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria consegue anche l'intrasmissibilità di qualsiasi obbligo relativo alla sanzione accessoria. Alla morte dell'obbligato, si estingue ogni procedura in corso per la sua esecuzione. Se vi è stato sequestro del veicolo o ritiro della carta di circolazione o della patente, l'organo competente dispone il dissequestro o la restituzione su istanza degli eredi».

(⁹²) Cfr. Cass. civ., sez. I, 2 marzo 1994, n. 2064 secondo cui: «In tema di sanzioni amministrative, la morte dell'autore della violazione determina non solo la intrasmissibilità ai suoi eredi dell'obbligazione di pagare la somma dovuta per la sanzione (art. 7 della legge 24 novembre 1981 n. 689), ma altresì l'estinzione dell'obbligazione a carico dell'obbligato solidale (art. 6 della stessa legge)». Sia consentito fare rinvio a P. Rausei, *Sanzioni amministrative: decesso del trasgressore e obbligato solidale*, in *DPL*, 2004, 12, 794 ss.

(⁹³) Si segnala che l'art. 23 del d.lgs. 21 novembre 2005, n. 286 (in GU 9 gennaio 2006, n. 6) prevede che la decurtazione dei punti, nel caso in cui il conducente stia effettuando la propria attività professionale, venga applicata dalla carta di qualificazione del conducente (CQC) e non dalla patente di guida.

(⁹⁴) L'art. 126-bis Codice della Strada è stato successivamente oggetto di ulteriori modifiche dapprima dall'art. 2, comma 164, d.l. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla l. 24 novembre 2006, n. 286, e da ultimo dall'art. 22 della l. 29 luglio 2010, n. 120.

(⁹⁵) Secondo la circolare n. 11310/2010 del Ministero dell'interno (par. 17) l'intervento normativo della l. n. 120/2010 sul punto appare utile a «dare maggiore gradualità alla decurtazione prevista per le violazioni».

(⁹⁶) Peraltro, in concreto, seppure non sembra doversi sostenere che la sanzione aggiuntiva o accessoria della decurtazione dei punti dalla patente del conducente possa essere inquadrate nel novero delle sanzioni in materia di lavoro sulle quali esplica la propria vigilanza il personale ispettivo del Ministe-

ro del lavoro, non può ritenersi ancora valida la posizione che aveva spinto a sostenere l'esonero per gli ispettori del lavoro di procedere a notificare gli organismi competenti (cfr. C. Infriccioli, *Autotrasporto nuove regole e vecchie questioni*, in *DPL*, 2004, 2, 112 ss.). In questo senso si è spesa la prima giurisprudenza di merito in materia, giacché il Tribunale di Trento, con sentenza 11 aprile 2006, n. 48 ha statuito che «è da considerarsi legittima, alla luce del disposto ex art. 126-bis, comma 1, ultima parte, del Codice della Strada, l'indicazione, da parte del Servizio ispezione del lavoro, dell'ammontare della decurtazione dei punti dalle patenti dei conducenti sanzionati derivante da ciascun illecito contestato, dandone comunicazione all'autorità competente ad applicare in concreto tale sanzione accessoria». Cfr. anche Cass. civ., sez. un., 29 luglio 2008, n. 20544 e 11 dicembre 2007, n. 25833).

⁽⁹⁷⁾ Cfr. S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della strada*, cit., 10-11.

⁽⁹⁸⁾ Cfr. in argomento S. Manzelli, E. Santi, *Multe a rate*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, cit., 25; S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della strada*, cit., 12.

⁽⁹⁹⁾ Il responsabile dell'Ufficio cui appartiene l'organo accertatore deve trasmettere gli atti al Prefetto nel termine di 60 giorni dal deposito o dal ricevimento del ricorso ovvero dal ricevimento degli atti da parte del Prefetto. Gli atti, con la prova della avvenuta contestazione o notificazione, devono essere corredati dalle deduzioni tecniche dell'organo accertatore.

⁽¹⁰⁰⁾ Il ricorso è inammissibile se è stato previamente presentato il ricorso al Prefetto (art. 204-bis, comma 4).

⁽¹⁰¹⁾ Con particolare riferimento alle novità introdotte dalla l. n. 120/2010 cfr. A. Ciccia, *Ricorsi stradali al restyling*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, cit., 36-37, dove si sottolinea la «accelerazione dei tempi del processo» e dei «termini di pagamento delle sanzioni dopo una sentenza che boccia il ricorso».

⁽¹⁰²⁾ La legittimazione passiva nel giudizio di cui al presente articolo spetta al prefetto, quando le violazioni opposte sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti dello Stato, nonché da funzionari e agenti delle Ferrovie dello Stato, delle ferrovie e tranvie in concessione e dell'ANAS; spetta a regioni, province e comuni, quando le violazioni sono state accertate da funzionari, ufficiali e agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni o, comunque, quando i relativi proventi sono ad essi devoluti. Il prefetto può essere rappresentato in giudizio da funzionari della prefettura-ufficio territoriale del Governo (art. 204-bis, comma 4-bis).

⁽¹⁰³⁾ Tra il giorno della notificazione e l'udienza di comparizione devono intercorrere termini liberi non maggiori di trenta giorni, se il luogo della notificazione si trova in Italia, o di sessanta giorni, se si trova all'estero. Se il ricorso contiene istanza di sospensione del provvedimento impugnato, l'udienza di comparizione deve essere fissata dal giudice entro venti giorni dal deposito dello stesso (art. 204-bis, comma 3-bis).

⁽¹⁰⁴⁾ Sottolinea tale aspetto S. Scotti, *Tra vere rivoluzioni e piccoli aggiustamenti cambia ancora volto il Codice della strada*, cit., 12.

⁽¹⁰⁵⁾ In caso di rigetto del ricorso, il giudice di pace non può

escludere l'applicazione delle sanzioni accessorie o la decurtazione dei punti dalla patente di guida (art. 204-bis, comma 8).

⁽¹⁰⁶⁾ Pur fermo restando il principio del libero convincimento, nel determinare la sanzione il Giudice di pace non può applicare una sanzione inferiore al minimo editto stabilito dalla legge per la violazione accertata (art. 204-bis, comma 7).

⁽¹⁰⁷⁾ A. Ciccia, *Ricorsi stradali al restyling*, in AA.VV., *Il nuovo Codice della Strada. Guida giuridico normativa*, cit., 37, evidenzia che «le nuove regole parlano di notificazione della sentenza» e, pertanto, «l'amministrazione deve notificare la sentenza, a mezzo di ufficiale giudiziario, così da determinare il decorso del termine di trenta giorni».

⁽¹⁰⁸⁾ Frutto della autonoma proposta della Commissione, all'esito della rottura delle trattative condotte in una certa fase dalle parti sociali, la Direttiva 2002/15/CE ha trovato una valida conferma del proprio fondamento giuridico nel pronunciamento della Corte di giustizia CE 9 settembre 2004, C-184/02 e 223/02 con il quale è stata sostenuta l'adeguatezza della misura adottata e la legittimità della adozione di misure atte a conseguire obiettivi di sicurezza nel settore dei trasporti (ai sensi dell'art. 71 TCE) cfr. G. Ricci, *Orario di lavoro*, cit., 161; O. Bonardi, *Limiti di orario e lavoro autonomo nel diritto comunitario*, in *RIDL*, 2005, II, 302.

⁽¹⁰⁹⁾ I criteri e i principi per recepire la Direttiva comunitaria in argomento erano quelli fissati dall'art. 2 della l. 18 aprile 2005, n. 62, vale a dire, per quanto attiene specificamente ai profili sanzionatori, «salva l'applicazione delle norme penali vigenti, ove necessario per assicurare l'osservanza delle disposizioni contenute nei decreti legislativi, sono previste sanzioni amministrative e penali per le infrazioni alle disposizioni dei decreti stessi. [...] La sanzione amministrativa del pagamento di una somma non inferiore a 103 euro e non superiore a 103.291 euro è prevista per le infrazioni che ledano o espongano a pericolo interessi diversi da quelli sopra indicati. Nell'ambito dei limiti minimi e massimi previsti, le sanzioni sopra indicate sono determinate nella loro entità, tenendo conto della diversa potenzialità lesiva dell'interesse protetto che ciascuna infrazione presenta in astratto, di specifiche qualità personali del colpevole, comprese quelle che impongono particolari doveri di prevenzione, controllo o vigilanza, nonché del vantaggio patrimoniale che l'infrazione può recare al colpevole o alla persona o all'ente nel cui interesse egli agisce. In ogni caso sono previste sanzioni identiche a quelle eventualmente già comminate dalle leggi vigenti per le violazioni omogenee e di pari offensività rispetto alle infrazioni alle disposizioni dei decreti legislativi». Inoltre, ai sensi del comma 4, dell'art. 1, del d.lgs. n. 234/2007, entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di recepimento della direttiva 2002/15/CE il Governo avrebbe potuto adottare, sempre secondo i principi e i criteri direttivi di cui all'art. 2 e con la procedura indicata nell'art. 1, comma 5, della l. n. 62/2005, «disposizioni correttive e integrative».

⁽¹¹⁰⁾ Cfr. in argomento V. Leccese (a cura di), *L'orario di lavoro. La normativa italiana di attuazione delle direttive comunitarie*, Ipsoa, Milano, 2004.

⁽¹¹¹⁾ Si vedano, tuttavia, le riflessioni di G. Ricci, *Le deroghe alla disciplina in materia di riposo giornaliero, diritto alla pausa, lavoro notturno e durata media della prestazione di lavoro*, in V. Leccese (a cura di), *L'orario di lavoro. La normativa italiana di attuazione delle direttive comunitarie*, cit.,

487-490, laddove l'autore si interroga alla luce di una ritenuta «evidente incongruenza» su «come si spiega che i lavoratori mobili operanti nel settore dei trasporti (di persone o merci) su strada [...] siano esclusi dall'ambito di applicazione del decreto legislativo, laddove, ai sensi dell'art. 17, comma 6, risultano destinatari della disciplina generale, fatte salve le deroghe?». Per quanto le argomentazioni riportate debbano leggersi alla luce della limitazione della non applicazione del d.lgs. n. 66/2003 ai soli «profili di cui alla direttiva 2002/15/CE».

⁽¹¹²⁾ Tale iniziale orientamento è stato ribadito dal Ministero del lavoro anche con le successive note n. 1625 del 30 gennaio 2008 («trova applicazione esclusivamente nei confronti delle imprese che svolgono attività nel settore degli autotrasporti, e sono formalmente inquadrati in tale ambito») e n. 4103 del 19 marzo 2008.

⁽¹¹³⁾ Sulla modifica introdotta dal d.l. n. 112/2008, si veda M. Tiraboschi, *L'orario di lavoro nel trasporto tra prassi ministeriale e chiarimenti normativi*, in M. Tiraboschi (a cura di), *La riforma del lavoro pubblico e privato e il nuovo welfare. Commentario sistematico delle norme di lavoro e previdenza contenute nelle leggi di conversione dei d.l. 25 giugno 2008, n. 112, 27 maggio 2008, n. 93 e 3 giugno 2008, n. 97 in coordinamento con la legge 24 dicembre 2007, n. 247*, Giuffrè, Milano, 2008, 275-282. Cfr. anche: F. M. Putaturo Donati, *La disciplina dell'orario di lavoro*, in M. Cinelli, G. Ferraro (a cura di), *Lavoro, competitività, welfare. Commento alla legge 24 dicembre 2007, n. 247 e riforme correlate*, Utet giuridica, Milano, 2008, 162-163; V. Ferrante, *Nuove modifiche alla disciplina dell'orario di lavoro*, in M. Magnani, P.A. Varesi, A. Pandolfo (a cura di), *Previdenza, mercato del lavoro, competitività. Commentario alla legge 24 dicembre 2007, n. 247 e al decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito nella legge 6 agosto 2008, n. 133*, Giappichelli, Torino, 2008, 429-431.

⁽¹¹⁴⁾ Per C. Infriccioli, F. Paesani, *Lavoratori mobili e orario di lavoro: i chiarimenti ministeriali*, in *GLav*, 2009, 14, 35, la modifica introdotta dal d.l. n. 112/2008 «allinea completamente» le due definizioni del d.lgs. n. 66/2003 e del d.lgs. 234/2007.

⁽¹¹⁵⁾ Sul punto M. Tiraboschi, *L'orario di lavoro nel trasporto tra prassi ministeriale e chiarimenti normativi*, cit., 277-281, che critica decisamente la prima impostazione ministeriale censurata come foriera di «interpretazioni fuorvianti», valorizzando la novella legislativa proprio per l'intervento correttivo «volto a chiarire [...] come ai fini della individuazione della legge applicabile [...] debba essere considerata l'attività esercitata dal lavoratore, e non quella dell'impresa, potendo ben essere "lavoratore mobile" anche il dipendente di una società che svolga trasporto [...] "per conto proprio", ossia per realizzare un servizio complementare o accessorio alla propria attività principale».

⁽¹¹⁶⁾ Come nota F. M. Putaturo Donati, *La disciplina dell'orario di lavoro*, cit., 163, dunque, con l'intervento chiarificatore del legislatore del 2008 («all'apparenza del tutto inutile») ma che «tuttavia, vale a correggere la prassi ministeriale») si ha «la conseguenza di dilatare il baricentro di ingerenza del d.lgs. n. 234/2007», anche ai lavoratori che effettuano operazioni di autotrasporto per imprese attive in altro settore produttivo. Cfr. anche V. Ferrante, *Nuove modifiche alla disciplina dell'orario di lavoro*, cit., 431, il quale sottolinea

come una scelta interpretativa differente produrrebbe il «paradossale risultato di consentire una esenzione sulla scorta di un elemento puramente estrinseco all'attività in concreto esercitata».

⁽¹¹⁷⁾ In questo senso si veda anche la risposta a quesito n. 3 del 21 ottobre 2008 della Direzione provinciale del lavoro di Macerata (in www.lavoro.gov.it/lavoro/DPL/MC), secondo cui, appunto: «alla luce della riforma apportata al D.Lgs. n. 66/2003 dal D.L. n. 112/2008, convertito dalla legge n. 133/2008, la nuova definizione di lavoratore mobile comporta che al lavoratore dipendente dell'impresa appartenente al settore commercio, posto alla guida di veicolo di portata superiore a 3,5 t. e quindi soggetto alla disciplina di cui al Reg. CE n. 561/2006, debba essere applicata la normativa di cui al D.Lgs. n. 234/2007».

⁽¹¹⁸⁾ Cfr. C. Infriccioli, F. Paesani, *Lavoratori mobili e orario di lavoro: i chiarimenti ministeriali*, cit., 33 ss.

⁽¹¹⁹⁾ Peraltro, la definizione della natura autonoma dell'attività lavorativa resa dall'autotrasportatore ha indotto il legislatore a chiarire che tutti gli autotrasportatori che non rispondono ai requisiti indicati «sono soggetti agli stessi obblighi e beneficiano degli stessi diritti previsti per i lavoratori mobili», nel senso che ad essi devono essere estese le tutele che il d.lgs. n. 234/2007 prevede per i dipendenti a far data dal 1° gennaio 2008.

⁽¹²⁰⁾ In particolare si tenga presente che con l'accordo 3 aprile 2008 le parti sociali hanno provveduto a riformulare gli articoli 11 e 11-bis del CCNL Logistica Trasporto Merci e Spedizioni relativi all'orario di lavoro per il personale viaggiante, impiegato in mansioni sia continue che discontinue, riconoscendo alle Organizzazioni datoriali ed alle Organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul territorio la possibilità di stipulare, accordi al fine di derogare al limite medio delle 48 ore lavorative in ambito settimanale. Cfr., a titolo di esempio, l'Accordo Quadro per la Regione Marche del Settore Autotrasporto Merci del 29 ottobre 2008 in <http://www.filtcgil.it>.

⁽¹²¹⁾ Cfr. in argomento C. Infriccioli, *Autotrasporto e lavoro notturno: indicazioni operative del Ministero*, in *GLav*, 2010, 30, 12 ss.

⁽¹²²⁾ Così anche C. Infriccioli, *Autotrasporto e lavoro notturno: indicazioni operative del Ministero*, cit., in Guida lav., 2010, 30, 13, il quale sottolinea altresì, con un'impostazione che qui si condivide pienamente, che il superamento dei limiti del lavoro notturno «può determinare anche l'applicazione della sanzione amministrativa prevista dall'art. 174 del d.lgs. n. 285/1992 (Codice della Strada) per la violazione dell'art. 6 del reg. (Ce) n. 561/2006 (superamento periodo di guida giornaliero), in quanto tale precetto riveste natura autonoma e distinta - anche sotto il profilo procedurale - rispetto a quello di cui all'art. 7 del d.lgs. n. 234/2007».

⁽¹²³⁾ L'art. 174 del d.lgs. n. 285/1992 sanziona specificamente le inosservanze da parte dell'impresa, del conducente e del membro dell'equipaggio, alle disposizioni oggi contenute nel regolamento CE n. 561/2006 in materia di tempi di guida e di riposo. Dal canto suo, l'art. 178 del d.lgs. n. 285/1992 punisce, invece, le violazioni rispetto agli obblighi di tenuta e di registrazione relativi all'orario e al registro di servizio per i veicoli non muniti di cronotachigrafo (adibiti al trasporto passeggeri).

⁽¹²⁴⁾ Per un'analisi dettagliata della procedura sia consentito

rinvia a P. Rauseri, *Ispezioni del lavoro. Procedure e strumenti di difesa*, Ipsoa, Milano, 2009. Cfr. anche C. Santoro, *L'illecito amministrativo in materia di lavoro. Il procedimento sanzionatorio amministrativo del lavoro*, ESI, Napoli, 2010.