

*Roma, 4 agosto 2008*



**Ministero del Lavoro, della  
Salute e delle Politiche Sociali**

*Alla UGL  
Segreteria nazionale autoferrotranvieri  
Via Sommacampagna, 29  
0185 Roma*

**DIREZIONE GENERALE PER L'ATTIVITÀ ISPETTIVA**

*Prot. 25/I/0010824*

Oggetto: art. 9, D.Lgs. n. 124/2004 – ambito di applicazione del Regolamento CE n. 561/2006.

Con istanza di interpello, l'UGL del settore autoferrotranvieri chiede di sapere se il Regolamento CE n. 561/2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale del settore dei trasporti su strada, si applichi 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.

La medesima associazione chiede, altresì, se il predetto regolamento si applichi indistintamente al trasporto urbano ed extraurbano ed infine se la citata normativa comunitaria abbia di fatto superato e/o abrogato le vecchie normative di settore quali il R.D.L. n. 2328/1923 e la L. n. 138/1958.

Al riguardo, acquisito il parere della Direzione generale della Tutela delle Condizioni di Lavoro, si rappresenta quanto segue.

Innanzitutto, appare opportuno evidenziare le finalità che il regolamento mira a perseguire nonché delimitarne il campo di applicazione.

Il regolamento CE n. 561/2006 disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e merci su strada, allo scopo di armonizzare le condizioni di concorrenza tra diversi modi di trasporto terrestre con particolare riferimento al trasporto su strada.

Le caratteristiche del veicolo, quali la massa massima ammissibile, la velocità massima autorizzata o il numero di passeggeri trasportabili ne costituiscono elementi di delimitazione del campo di applicazione oggettivo.

In virtù dei suddetti requisiti, il regolamento CE 561/2006, in base al disposto dell'art. 3, esclude dal proprio ambito di applicazione le ipotesi in cui il conducente debba effettuare il trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea per un percorso che non superi i 50 km.

Pertanto, 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.

Peraltro questa interpretazione appare in linea con il punto 24 del preambolo del citato regolamento. In particolare, laddove si afferma che "*gli Stati membri dovrebbero stabilire regole opportune per i veicoli impiegati nei servizi regolari di trasporto passeggeri operanti entro un raggio di 50 km. Tali regole dovrebbero garantire un livello di tutela adeguato per quanto attiene ai tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo (...)*". In questo modo l'area dei trasporti entro i 50 chilometri non resta priva di tutela, ma semplicemente al di fuori dell'ambito nel quale si giustifica l'intervento comunitario nel rispetto del principio di sussidiarietà previsto dall'art. 5 del Trattato UE.

Con riguardo al secondo quesito, si rileva che dalle previsioni normative oggetto del Regolamento n. 561/2006 non emerge alcuna distinzione tra trasporto urbano o extraurbano.

Il regolamento si limita, infatti, ad escludere espressamente dal proprio campo di applicazione il trasporto di passeggeri effettuato a mezzo di veicoli adibiti a servizio regolare di linea su percorsi che non superano i 50 chilometri.

Infine, per quanto concerne la terza problematica posta all'attenzione di questa Direzione, occorre osservare che con riguardo alla categoria dei lavoratori mobili la disciplina applicabile in materia di orario di lavoro, che risponde a più ampie esigenze di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori medesimi, concorre con la disciplina applicabile in materia di tempi di guida e di riposo degli autisti e di apparecchi di controllo analogici e digitali. Quest'ultima risulta informata ad esigenze di regolamentazione della prestazione più stringenti di quelle previste per gli altri lavoratori in ragione della finalità pubblica di sicurezza della circolazione.

In particolare, 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 (riposo giornaliero, pause, riposo settimanale e lavoro notturno), con la precisazione che per il personale mobile dipendente da aziende autoferrotranviarie, trovano applicazione le relative disposizioni di cui al R.D.L. n. 2328/1923 e alla L. n. 138/1958.

Considerato, dunque, che queste ultime normative, peraltro in buona parte superate dalle previsioni contrattuali di settore, rilevano con riferimento alla distinta materia della disciplina dell'orario di lavoro e al di fuori dell'ambito di applicazione del citato regolamento, non può scaturirne il prospettato effetto abrogativo.

Si rappresenta, infine, che a seguito dell'entrata in vigore del D.L. n. 112/2008 gli obblighi di registrazione dei dati relativi ai lavoratori mobili, sia in proprio sia per conto terzi, si assolvono mediante le relative scritturazioni nel libro unico del lavoro.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
(f.to Paolo Pennesi)