

PERIODI DI GUIDA E DI RIPOSO CON MULTIPRESENZA

di ** Franco MEDRI e * Maurizio PIRAINO






In deroga alle disposizioni relative all'effettuazione del periodo di riposo giornaliero, «*in caso di multipresenza i conducenti devono aver effettuato un nuovo periodo di riposo giornaliero di almeno 9 ore nell'arco di 30 ore dal termine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale*» (art. 8, paragrafo 5, del Regolamento CE n. 561/2006).

Ai sensi dell'art. 4, lettera o), del Regolamento CE n. 561/2006, si parla di «**multipresenza**» quando, durante un periodo di guida compreso fra due periodi di riposo giornaliero consecutivi o fra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale, ci sono a bordo del veicolo **almeno due conducenti**. Per la **prima ora di multipresenza** la presenza di un secondo conducente è facoltativa, ma per il resto del periodo è obbligatoria.






Non può considerarsi riposo il tempo trascorso a bordo del mezzo, anche se munito di cuccetta, se durante questo periodo di tempo il veicolo è in movimento perché condotto da altro conducente. Al riguardo, vedasi la **sentenza n. 5023 del 2 marzo 2009 della Corte di Cassazione (Sezione Lavoro)**: «*In realtà, un periodo di riposo, per poter essere considerato tale, non può limitarsi ad una momentanea astensione dal lavoro, ma deve consentire al lavoratore la reintegrazione delle energie perdute. Questo principio generale vale anche in questi casi di autisti e di lavoro discontinuo. Secondo la giurisprudenza di questa Corte, "nell'ipotesi di lavoro discontinuo – come quello di autista adibito a trasporto merci – caratterizzato da attese non lavorate, durante le quali il dipendente può reintegrare con pause di riposo le energie psicofisiche consumate, è configurabile l'espletamento di lavoro straordinario solo allorquando, malgrado detta discontinuità, sia convenzionalmente prefissato un preciso orario di lavoro ed il relativo limite risulti in concreto superato – occorrendo, all'uopo, che venga fornita la prova relativamente a modalità e tempi del servizio prestato nell'arco di tempo compreso fra l'orario iniziale e quello finale dell'attività lavorativa, in modo da consentire di tener conto delle pause di inattività – oppure l'attività lavorativa prestata dal dipendente oltre il limite dell'orario massimo legale, non operante nei suoi confronti, sia, alla stregua del concreto svolgimento del rapporto di lavoro, irrazionale e pregiudizievole del bene dell'integrità fisica del lavoratore stesso."* (Cass. civ., 20 aprile 2004, n. 7577; nello stesso senso, 5 novembre 2001, n. 13622; 3 febbraio 2000, n. 1170). Affrontando specificamente la problematica riproposta da questa causa, la giurisprudenza ha ritenuto in particolare che "sebbene anche nel lavoro discontinuo si possano avere periodi di riposo intermedio non computabili nella durata del lavoro effettivo, **tali non sono quelli durante i quali, nel corso del viaggio, l'autista di un autotreno lascia la guida al compagno e, se vuole, può distendersi ed anche dormire nell'apposita cabina, trattandosi, in tal caso, non di un periodo di riposo intermedio vero e proprio, bensì di semplice temporanea inattività**. Il criterio distintivo, infatti, fra riposo intermedio, non computabile ai fini della determinazione della durata del lavoro, e semplice temporanea inattività, computabile ad altri fini, consiste nella differente condizione in cui si trova il lavoratore, il quale, nel primo caso, può disporre liberamente di se stesso per un certo periodo di tempo anche se è costretto a rimanere nella sede del lavoro o a subire una qualche limitazione mentre, nel secondo, pur restando inoperoso, è obbligato a tenere costantemente disponibile la propria forza lavoro per ogni richiesta o necessità." (Cass. civ., 30 gennaio 1974, n. 253). La Corte ritiene che questa soluzione sia tuttora valida, e che debba essere adottata anche in questo caso. Nel caso di specie non risulta, del resto, che l'automezzo fosse dotato di un'apposita cabina separata per il riposo del secondo autista. Questa carenza comportava inevitabilmente uno stato di costrizione sofferto in uno spazio limitato anche dall'autista momentaneamente non impegnato nella

guida. Si trattava perciò appunto di un periodo di semplice inattività temporanea, non di un periodo di riposo effettivo, idoneo alla reintegrazione delle energie psicofisiche, e computabile come tale ai fini della determinazione dell'orario di lavoro. Il terzo motivo, perciò è fondato, e deve essere accolto. La sentenza deve essere cassata in relazione ad esso, e la causa rimessa, per un nuovo esame da compiere alla luce dei principi affermati in questa motivazione, alla Corte d'Appello di ..., che provvederà anche alla regolamentazione delle spese di questa fase di legittimità».

AUTISTA 1

TEMPI DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPI DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	RIPOSO	INIZIO NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
					
4 ORE E 30 MINUTI	4 ORE E 30 MINUTI	4 ORE E 30 MINUTI	4 ORE E 30 MINUTI	9 ORE	
PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO (devono effettuarsi le prescritte interruzioni)					SCHEMA OPERATIVO
∧	∧	∧	∧	∧	∧

Si precisa che l'interruzione di **45 minuti** consecutivi può essere assorbita nel periodo di disponibilità del conducente (vedasi nota orientativa n. 2 della Commissione UE)

PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO (devono effettuarsi le prescritte interruzioni)					SCHEMA OPERATIVO
4 ORE E 30 MINUTI	4 ORE E 30 MINUTI	4 ORE E 30 MINUTI	4 ORE E 30 MINUTI	9 ORE	INIZIO NUOVO PERIODO DI GUIDA GIORNALIERO
					
TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPI DI GUIDA	TEMPO DI DISPONIBILITÀ	TEMPI DI GUIDA	RIPOSO	
V	V	V	V	V	V

AUTISTA 2

Secondo la **nota orientativa n. 2** della Commissione UE «Se un secondo conducente, a disposizione per guidare il veicolo quando necessario, è seduto accanto al conducente del veicolo e non assiste attivamente il conducente nella guida del veicolo, un periodo di 45 minuti del "tempo di disponibilità" di tale secondo conducente può essere considerato come "interruzione"».

Per quanto riguarda la «frequenza del riposo giornaliero e multipresenza», con la circolare interministeriale prot. n. 300/A/6262/11/111/20/3 – prot. n. 17598 del 22 luglio 2011, avente per oggetto: «Indirizzi interpretativi relativi alla disciplina in materia sociale di cui al regolamento (CE) n. 561/2006. Decisione della Commissione Europea 2011(C) 3579 del 7.6.2011. Direttive per l'uniforme applicazione delle sanzioni di cui all'art. 174 C.d.S.», i Ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno precisato quanto segue (punto 17):

«Come è noto, il numero di ore nell'arco del quale deve essere effettuato il riposo giornaliero dipende dal numero dei conducenti presenti a bordo del veicolo: entro 24 ore dal termine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale se alla guida vi è un solo conducente; entro le 30 ore successive quando, invece, sono presenti a bordo più conducenti che si alternano alla guida (c.d. multipresenza). Per potersi considerare "multipresenza", e quindi disporre di un ambito temporale di riferimento più ampio, occorre che il secondo conducente sia sempre a bordo del veicolo per tutta la durata del viaggio. L'unica limitata deroga a tale obbligo è prevista dall'articolo 4, lettera o), del Regolamento (CE) n. 561/2006, che consente di considerare "multipresenza" il caso in cui il secondo conducente non si trovi a bordo del veicolo per la prima ora dall'inizio del viaggio. Altre deroghe di guida con un solo conducente per un numero di ore superiore ad una non sono consentite».

**** Sostituto Commissario della Polizia Stradale**

*** Ispettore Capo della Polizia Stradale**