

Civile Ord. Sez. 2 Num. 20364 Anno 2024

Presidente: MOCCI MAURO

Relatore: PIRARI VALERIA

Data pubblicazione: 23/07/2024

Oggetto: Trasporti – Periodi di guida e riposo – Responsabilità dell'impresa ex art. 174, comma 9, c.d.s. ante modifica del 2010 – Contenuto della condotta – Proporzionalità sanzioni.

ORDINANZA

sul ricorso iscritto al n. 26466/2021 R.G. proposto da
BERGAMIN MASSIMO e BERGAMIN s.r.l., rappresentati e difesi
dall'avv. Claudio Toniolo.

- ricorrenti-

contro

PREFETTURA – UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI VICENZA

-intimata-

Avverso la sentenza n. 561/2021, depositata il 12/3/2021 e non
notificata;

udita la relazione della causa svolta nella camera di consiglio del 10
luglio 2024 dalla dott.ssa Valeria Pirari;

Rilevato che:

1. Con verbale n. 009/079 dal 24 novembre 2010, la Direzione
Provinciale del Lavoro di Vicenza - Servizio Ispezione del Lavoro

del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali determinò in €29.079,00 la sanzione complessivamente dovuta dalla Bergamin s.r.l. e da Bergamin Massimo, nella sua qualità di socio responsabile della gestione dei rapporti di lavoro del personale dipendente della medesima impresa, per avere ripetutamente violato, dal 29/10/2009 al 20/01/2010, le prescrizioni di cui agli artt. 6, 7 e 8 del Regolamento CE n. 561/2006, trascurando di organizzare le attività lavorative di 9 autisti dipendenti affinché potessero beneficiare dei disposti periodi di interruzione del lavoro dopo aver effettuato quattro ore e mezza di guida, rispettare il periodo di guida bisettimanale consentito, beneficiare dei prescritti periodi di riposo giornalieri e rispettare il numero di ore di guida giornalmente consentito.

Il giudizio di opposizione, avviato dalla Bergamin s.r.l. e da Bergamin Massimo, si concluse con la sentenza n. 95/2017, pronunciata in data 13/02/2017, con la quale il Giudice di pace di Vicenza accolse parzialmente la domanda, escludendo l'effettiva integrazione di parte delle 187 violazioni contestate e determinando in misura corrispondente al minimo edittale la sanzione per le residue.

Il giudizio d'appello, promosso dalla medesima Bergamin s.r.l. e da Bergamin Massimo, si concluse con la sentenza 561/2021, pubblicata il 12/03/2021, con la quale il Tribunale di Vicenza rigettò l'appello, ritenendo che l'art. 174, comma 9, c.d.s. non limitasse la violazione della normativa comunitaria alla sola mancata o irregolare tenuta dei documenti prescritti, che ad ogni inosservanza del regolamento interessante uno dei dipendenti dovesse far seguito una sanzione a carico dell'impresa e che l'impresa non avesse dimostrato i propri assunti in merito al fatto che le plurime violazioni di legge ad essa ascritte fossero state tenute con un unico comportamento.

2. Contro la predetta sentenza, Bergamin s.r.l. e Bergamin Massimo propongono ricorso per cassazione sulla base di due motivi. La Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo di Vicenza è rimasta intimata.

Considerato che:

1.1 Con il primo motivo, si lamenta la violazione degli artt. 174, comma 9, d.lgs. 20 aprile 1992, n. 285, nel testo in vigore all'epoca della commissione dei fatti, 1, legge 24 novembre 1981, n. 689, e 12 delle preleggi, in relazione all'art. 360, primo comma, n. 3, cod. proc. civ., per avere il giudice di merito affermato che la condotta descritta dall'art. 174, comma 9, consistesse sia nel non avere la società osservato le disposizioni di cui al regolamento CEE n. 561 del 2005, sia nel non avere tenuto i documenti prescritti o nell'averli tenuti scaduti, incompleti o alterati, reputando che la congiunzione "e", posta tra i due requisiti, avesse funzione non congiuntiva, ma disgiuntiva, per cui era sufficiente ad integrare l'illecito la realizzazione anche di una sola delle due condotte. I ricorrenti, premesso che le violazioni erano state commesse nel periodo 31/10/2009-31/3/2010 e che la norma applicabile era perciò quella risultante dalle modifiche dell'art. 174, comma 9, intervenute con il d.lgs. n. 360 del 1993 e dal d.l. n. 151 del 2003, conv., con modif., dalla legge n. 214 del 2003, in virtù delle quali l'illecito sarebbe stato integrato dalla realizzazione di entrambi gli elementi dell'inosservanza del Regolamento CEE n. 3820/85 (sulle ore di guida e di riposo) e dalla mancata o irregolare tenuta dei documenti prescritti o alterati, siccome uniti dalla congiunzione semplice copulativa "e", come arguibile anche dalla modifica del comma 14 della medesima norma intervenuta con la legge n. 120 del 2010 che aveva, viceversa, previsto tra i

due elementi la disgiuntiva “ovvero”, hanno, invece, osservato come il rinvio operato dalla predetta disposizione, in quanto dinamico, avesse riguardo al Regolamento n. 561/2006, essendo stato il Regolamento CE n. 3820/85 abrogato dal relativo art. 28, come gli elementi costitutivi delle fattispecie sanzionate per la violazione del Regolamento fossero lasciate alla valutazione discrezionale dei legislatori nazionali, liberi di scegliere le sanzioni appropriate (art. 18, commi 1 e 4, del Regolamento n. 561/2006), secondo quanto chiarito anche dalla Corte di Giustizia, come, nella specie, l’unica condotta sanzionata fosse quella afferente alla tenuta dei documenti prescritti (ossia il cronotachigrafo digitale, siccome unico previsto per la registrazione dei tempi di guida e di riposo), rispetto alla quale nessun illecito era stato commesso dalla società, avendo la stessa dotato i veicoli di apparecchio cronotachigrafo, come le infrazioni contestate fossero state rilevate proprio dall’esame di questo apparecchio, del cui irregolare funzionamento non era stata mossa dall’Amministrazione alcuna obiezione, e come le osservazioni svolte dai giudici di merito non tenessero conto della responsabilità solidale della società assieme a quella dei lavoratori.

2.2 La censura è infondata.

La disciplina interna in materia di d

è contenuta nell’art. 174 del codice della strada, il quale, nella versione antecedente alle modifiche intervenute con l’art. 30, comma 1, della legge 29 luglio 2010, n. 120, applicabile alla specie, prevedeva, al comma 9, che «

174,
176, 178 e 179 C.d.S. in materia di autotrasporto, con riferimento alla durata della guida, ai periodi di riposo e ai registri di servizio degli autoveicoli adibiti al trasporto, ha il fine di dare attuazione alle norme comunitarie vigenti, ossia al regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006 (comma 1), che, entrato in vigore l'11 aprile 2007, ha abrogato, tra l'altro, il regolamento (CEE) n.

3820/85, aggiornando le norme sui tempi di guida e di riposo degli operatori addetti al trasporto su strada, prevedendo gli obblighi di conservazione ed esibizione alla pubblica autorità dei registri di servizio, degli estratti dei registri e delle copie dell'orario di servizio in attuazione della disciplina comunitaria (comma 2) e definendo le sanzioni amministrative conseguenti a violazioni degli obblighi sanciti dal citato regolamento (CE) n. 561/2006 sia per i conducenti che per le imprese di autotrasporto, per le quali si arriva, nei casi più gravi, fino alla decadenza o revoca del titolo abilitativo.

In sostanza, i motivi che hanno condotto alla riformulazione della norma in esame hanno riguardato la necessità di adeguarla alle disposizioni contenute nel Regolamento del 2006, che, come affermato nei lavori preparatori, contribuisce al miglioramento della sicurezza stradale e delle condizioni di lavoro, senza però immutare la posizione dell'impresa, se non con riguardo, come in passato, alle condotte descritte nel Regolamento stesso, cui la disposizione fa rinvio *per relationem*.

direttamente applicabili nell'ordinamento interno senza necessità di trasposizione (in tal senso Cass., Sez. 2, 26/9/2018, n. 22896).

Orbene, la previsione di una responsabilità per fatto proprio dei datori di lavoro dei conducenti (per inadempimento degli obblighi gravanti direttamente sugli stessi), sancita dalla norma in esame, la quale va ad aggiungersi a quella solidale per le violazioni commesse dai propri dipendenti, deriva direttamente dalle prescrizioni contenute nel Regolamento in esame, di cui la norma costituisce, come si è detto, attuazione, il quale risponde alla finalità di soddisfare al contempo le esigenze di protezione del lavoratore dipendente e, indirettamente, di garantire la sicurezza dei trasporti, analogamente a quanto accade per gli obblighi posti a carico dei conducenti, che, pur miranti alla sicurezza dei trasporti, proteggono anche l'attività lavorativa dei conducenti medesimi (sulla finalità della norma e sulla distinzione tra responsabilità dell'impresa per fatto proprio e in via solidale vedi Cass., Sez. 2, 26/9/2018, n. 22896; Cass., Sez. L, 11/9/2003, n. 13364; Cass., Sez. L, 22/11/2003, n. 17779 in motivazione; Cass., Sez. L, 29/9/2003, n. 14501).

I Considerando 17, 27 e 31 del Regolamento del 2006 chiariscono, infatti, che la finalità da esso perseguita mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale, attraverso la previsione, a tal fine, di disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il

conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore (CGUE 4/6/2014, in causa C-287/14, Euorospeed Ltd, punto 3).

A tal fine, i medesimi Considerando reputano auspicabile, onde consentire un'applicazione chiara ed efficace del Regolamento, garantire regole comuni in materia di responsabilità delle imprese di trasporto e dei conducenti in caso di violazione del Regolamento, che può tradursi in sanzioni penali, civili o amministrative negli Stati membri (sul punto vedi CGUE 4/6/2014, in causa C-287/14, Euorospeed Ltd, punto 3; anche CGUE 9/2/2012, in causa C-210/10, Márton Urbán, punto 20), mentre il successivo Considerando 17 e l'art. 1, chiariscono come gli obiettivi di armonizzare le condizioni di concorrenza tra i modi di trasporto terrestre, in particolare nel settore dei trasporti su strada, e di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale delle persone che lavorano in questo campo si manifestino, in particolare, nell'obbligo di dotare i veicoli utilizzati principalmente per il trasporto stradale di un tachigrafo omologato, che può essere utilizzato per monitorare il rispetto dei tempi di guida e di riposo da parte dei conducenti (CGUE 9/9/2021, in causa C-906/19, F.O., punto 34; CGUE, 2.3.2017, Casa Noastră, in causa C-245/15, punto 28 con riferimenti giurisprudenziali).

In questo contesto, si inseriscono quindi gli obblighi gravanti sulle imprese di trasporto, le quali sono tenute non solo a dotare i veicoli di tachigrafo, del cui buon funzionamento sono responsabili unitamente ai conducenti, e a garantirne, sempre assieme a questi ultimi, il buon uso se digitali e il buon funzionamento se analogici, oltre a dover fare buon uso

rispettivamente delle carte del conducente e dei fogli di registrazione (art. 32), ma anche ad organizzare *“l’attività dei conducenti di cui al precedente paragrafo in modo che essi possano rispettare le disposizioni del regolamento [n. 3821/85] e del capo II del presente regolamento [...]”* a fornire ad essi *“le opportune istruzioni”*, ad effettuare *“controlli regolari per garantire che siano rispettate le disposizioni del regolamento [n. 3821/85] e del capo II del presente regolamento”* (vedi art. 10, paragrafi 1, 2 e 3. Sul punto CGUE 4/6/2014, in causa C-287/14, Euorospeed Ltd, punti 5, 32), a garantire che i propri conducenti ricevano una formazione e istruzioni adeguate per quanto riguarda il buon funzionamento dei tachigrafi, digitali o analogici, ad effettuare controlli periodici per garantire che i propri conducenti li utilizzino correttamente e a non fornire ai conducenti alcun incentivo diretto o indiretto che possa incoraggiare un uso improprio dei tachigrafi (art. 33) (si veda anche CGUE, 26/9/2019, in causa C-600/18, UTEP 2006. SRL, punti 3 e 4).

Il citato art. 10 precisa, altresì, che le imprese di trasporto *“sono responsabili per le infrazioni commesse dai rispettivi conducenti, anche qualora l’infrazione sia stata commessa sul territorio di un altro Stato membro o di un paese terzo”*, e che *“il regolamento n. 561/2006 assoggetta tanto le imprese di trasporto quanto i conducenti a determinati obblighi e ritiene le prime e i secondi responsabili dell’inosservanza dei rispettivi obblighi”* (sul punto vedi anche CGUE 4/6/2014, in causa C-287/14, Euorospeed Ltd, punti 5, 32), atteso che tale disposizione, nello stabilire norme specifiche in materia di responsabilità delle imprese di trasporto, non può essere interpretata in modo isolato, ma dev’essere letta congiuntamente alle disposizioni dell’art. 10, paragrafi 1 e 2, le quali impongono

alle predette imprese obblighi riguardanti la retribuzione dei conducenti e la loro organizzazione del lavoro, mentre, sebbene conformemente all'articolo 10, paragrafo 3, secondo comma, prima frase, del regolamento, gli Stati membri abbiano il diritto di ritenere le imprese di trasporto pienamente responsabili delle infrazioni commesse dai loro conducenti, non si evince né da tale disposizione né da nessun'altra disposizione di tale regolamento che gli Stati membri siano costretti ad imputare l'intera responsabilità di siffatte infrazioni alle suddette imprese (sul punto vedi anche CGUE 4/6/2014, in causa C-287/14, Euorospeed Ltd, punto 37).

Se, dunque, il Regolamento pone a carico delle imprese specifici obblighi, tra cui anche l'installazione di un tachigrafo nei mezzi e la vigilanza affinché questo operi correttamente, appare evidente come la condotta descritta nell'art. 174, comma 9 (ora comma 14), nella parte in cui fa riferimento alla mancata tenuta dei documenti prescritti o alla tenuta di documento scaduti, incompleti o alterati, non faccia altro che specificare la violazione di condotte già imposte dal Regolamento, in modo sostanzialmente pleonastico rispetto al richiamo *per relationem* del medesimo.

Ciò comporta che la disgiuntiva "ovvero", che, nel 2010, ha sostituito la congiuntiva "e", non ha avuto altro scopo che quello di chiarire come le fattispecie di illecito descritte nel comma 9 (ora 14), ossia quelle relative alla irregolarità nella tenuta dei documenti e quelle contenute nel Regolamento richiamato *per relationem*, siano tutt'affatto autonome e non costituiscano elementi di un'unica condotta, né debbano coesistere come requisiti combinati dell'infrazione, chiarimento questo tanto più necessario ed opportuno ove si consideri che l'uso della congiuntiva "e", che aveva il solo scopo di affermare che le

sanzioni previste dalla norma riguardavano tanto le violazioni del Regolamento, quanto gli adempimenti formali, poteva dar adito a fraintendimenti, come del resto accaduto nella specie.

Questa interpretazione, peraltro, non soltanto è in linea con la *ratio* sottesa all'esigenza sanzionatoria, ossia quella di rendere effettiva l'attuazione delle disposizioni volte a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e la sicurezza stradale, sia attraverso l'adempimento degli obblighi formali (tenuta della documentazione), sia di quelli sostanziali (obblighi formativi, di controllo e di dotazione della adeguata strumentazione), e, altresì, con l'evidente differente natura degli illeciti previsti, atteso che, mentre la tenuta della documentazione risponde alla necessità di agevolare i controlli attraverso le prescrizioni di forma, quello dell'adempimento delle prescrizioni di cui al Regolamento risponde all'esigenza, di natura sostanziale, di tutelare lavoratori e sicurezza stradale, ma anche con le cogenti indicazioni di matrice eurounitaria contenute nel Regolamento.

A tal proposito, va ricordato come le autorità nazionali, ivi compresi i giudici, abbiano l'obbligo di interpretazione conforme del diritto nazionale, sicché nello svolgimento dell'attività ermeneutica, i giudici sono tenuti a farlo per quanto possibile, alla stregua del Trattato FUE che permette ad essi di assicurare, nell'ambito delle rispettive competenze, la piena efficacia del diritto dell'Unione quando risolvono le controversie ad essi sottoposte, alla luce della lettera e dello scopo della decisione quadro al fine di conseguire il risultato perseguito da questa (sul punto, conclusioni dell'avvocato generale presentate il 27/11/2018, in causa C-573/17, *Openbaar Ministerie*; ma anche CGUE 27/2/2018, in C-64/16, *Associação Sindical dos Juizes Portugueses*).

Infatti, l'art. 19 TUE, che concretizza il valore dello Stato di diritto affermato all'art. 2 TUE, affida l'onere di garantire il controllo giurisdizionale nell'ordinamento giuridico dell'Unione non soltanto alla Corte, ma anche agli organi giurisdizionali nazionali (in tal senso, CGUE 27/2/2018, in C-64/16, Associação Sindical dos Juizes Portugueses, punto 32; parere 1/09, Accordo relativo alla creazione di un sistema unico di risoluzione delle controversie in materia di brevetti, dell'8 marzo 2011, punto 66; CGUE 3/10/2013, in causa C-583/11, Inuit Tapiriit Kanatami e a./Parlamento e Consiglio, punto 90; CGUE 28/4/2015, in causa C-456/13, T & L Sugars e Sidul Açúcares/Commissione, punto 45), sicché il giudice nazionale è tenuto ad applicare una norma interna in maniera tale da evitare il conflitto con una norma del diritto dell'Unione (vedi CGUE, 12/2/2019, C-492/18 PPU, TC, punto 68; CGUE 8/5/2019, C-486/18, Praxair MRC, punto 37; CGUE 19/9/2019, C-467/18, Rayonna prokuratura Lom, punto 60; CGUE 14/10/2020, C-681/18, KG Missions successives dans le cadre du travail intérimaire, punto 65), a meno che, come chiarito dalla Corte Costituzionale, l'interpretazione si ponga in aperto contrasto con la lettera della disposizione o dalla sua applicazione discendano effetti *in malam partem* per la responsabilità penale o si ponga in contrasto coi principi fondamentali dell'ordinamento costituzionale e dei diritti inalienabili della persona (Corte Cost., 19/6/2007, n. 284; si veda anche Cass., Sez. L, 11/10/2022, n. 29570; Cass., Sez. U pen., 25/6/2009, n. 38691).

Se si considera, infatti, che la modifica del Regolamento (CEE) n. 3821/85 si è resa necessaria allo scopo, per un verso, di specificare alcune disposizioni relative alle imprese di trasporto e ai conducenti e accrescere la certezza delle regole e, per altro verso, di agevolare le verifiche sull'osservanza delle norme in

materia di periodi di guida e di riposo ai punti di controllo stradali (in tal senso CGUE, 9/6/2016, in causa C-287/14, Eurospeed Ltd, punto 31) e che, a norma dell'art. 19, paragrafi 1 e 2, del Regolamento n. 561/2006, «*Gli Stati membri stabiliscono le sanzioni applicabili in caso di infrazione delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento [n. 3821/85] e adottano i provvedimenti necessari a garantirne l'applicazione*», che «*Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie*» e che «*Nessuna infrazione del presente regolamento e del regolamento [n. 3821/85] è soggetta a più d'una sanzione o procedura*», appare evidente come gli obblighi gravanti sull'impresa e quelli afferenti ai controlli siano del tutto differenti, sia quanto a contenuti, sia quanto a finalità, e come per ciascuna infrazione debba essere prevista una sanzione (e non più di una).

Per quanto detto, deve allora ritenersi che bene abbia deciso il giudice di merito allorché ha affermato che le previsioni normative di cui all'art. 174, *ratione temporis*, si risolvano nell'attribuzione alla vocale "e" una funzione non congiuntiva, ma disgiuntiva, siccome effettivamente idonea alla repressione di condotte così altamente pericolose, tanto per i singoli autisti dipendenti, quanto per tutti gli utenti della strada, e che la legge n. 120 del 2010 abbia soltanto reso più chiara, attraverso l'uso della disgiuntiva "ovvero", un portato normativo già proprio dell'antecedente disciplina.

Consegue da quanto detto l'infondatezza della censura.

2.1 Col secondo motivo, si lamenta la violazione dell'art. 174, comma 9, del d.lgs. 20 aprile 1992, n. 285, nel testo in vigore all'epoca della commissione dei fatti, per avere il giudice di merito sostenuto che, con riguardo alle sanzioni, l'uso al singolare del sostantivo "violazione" chiarisse inequivocamente

che ad ogni inosservanza del Regolamento n. 561/2006 interessante uno dei dipendenti dovesse far seguito una sanzione a carico dell'impresa organizzatrice dei trasporti e non, come suggerito dai ricorrenti, che la sanzione fissata dall'articolo 174, comma 9, dovesse essere determinata tenendo in considerazione soltanto il numero di autisti il cui lavoro non era stato organizzato in maniera tale da garantire loro il necessario riposo tra le guide. Ad avviso dei ricorrenti, il giudice non aveva considerato che la norma prevedeva due tipologie di responsabilità in capo all'impresa, quella in solido per le violazioni dei lavoratori e quella diretta per l'inosservanza delle disposizioni del Regolamento e la mancata o non corretta tenuta dei documenti prescritti, che il Regolamento prevedeva alcuni obblighi a carico dell'impresa, che gli Stati membri erano liberi di individuare le sanzioni da applicare in caso di infrazione del Regolamento, purché effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie, che l'impresa avrebbe dovuto essere sanzionata per *deficit* organizzativo in modo unitario e, dunque, tenendo conto del numero dei lavoratori, ma non della pluralità delle infrazioni da essi commesse nella effettuazione del viaggio.

2.2 Il motivo è fondato.

Fermo restando quanto detto nel punto 1.2 che precede, occorre prendere le mosse dal fatto che l'art. 174 c.d.s. prevede, per i datori di lavoro dei conducenti, sia una responsabilità per fatto proprio derivante dall'inadempimento degli obblighi gravanti direttamente sugli stessi, sia una responsabilità solidale per le violazioni commesse dai propri dipendenti.

La prima forma di responsabilità è quella che ha comportato l'applicazione di sanzioni alla ricorrente, la quale, come detto, risponde per fatto proprio quando non osservi le disposizioni

contenute nel regolamento (CE) n. 561/2006, ovvero non tenga i documenti prescritti o li tenga scaduti, incompleti o alterati.

A tal proposito, si ritiene corretto il rilievo dei ricorrenti, secondo cui il comma 9 (ora 14) sanziona un deficit organizzativo, il quale impone di individuare unitariamente la condotta realizzata dal datore di lavoro semmai differenziandola, in ragione del diverso disvalore che essa assume in relazione alla pluralità dei lavoratori coinvolti, esclusivamente con riguardo al numero dei conducenti.

A queste conclusioni, cui questa Corte intende uniformarsi, è, peraltro, già pervenuta Cass., Sez. 2, 29/5/2020, n. 10327, la quale, nel verificare se sussista nella specie unità o pluralità di illeciti, citando, nel campo del diritto penale, Cass., Sez. 5 pen., 19/5/2014, n. 41141, è partita analizzando proprio le finalità perseguite dal legislatore nel delineare le singole fattispecie di illecito, per poi sostenere che, nella specie, l'art. 10, par. 2, del Regolamento n. 561/2006 individua una condotta illecita dell'imprenditore, collocata nel capo III dedicato alla responsabilità dell'impresa di trasporto, e una condotta del conducente, collocata, quanto alle regole relative ai periodi di riposo, nel capo II, e che il legislatore nazionale ha individuato, all'interno dell'art. 174, illeciti e sanzioni riguardanti direttamente il conducente rispetto alle quali l'impresa è obbligata in solido e una fattispecie (quella del comma 9, ora 14) che vede come soggetto attivo esclusivamente l'imprenditore.

Alla stregua di queste condivisibili osservazioni, deve allora ritenersi errato il ragionamento del giudice di merito allorché ha affermato che *«l'uso al singolare del sostantivo "violazione" chiarisce, inequivocamente, che ad ogni inosservanza del regolamento CE n. 561/2006 interessante uno dei dipendenti deve fare seguito una sanzione a carico dell'impresa*

organizzatrice dei trasporti e, d'altro canto, non può, di certo, darsi ingresso ad un'interpretazione del testo legislativo capace di condurre a risultati aberranti», giacché se «si condividesse l'interpretazione proposta dagli appellanti dovrebbe giungersi alla conclusione che, nei confronti di un'impresa organizzatrice di trasporti che, per 100 giorni, organizzasse il lavoro di un suo dipendente in dispregio del suo diritto al riposo, dovrebbe essere irrogata una sanzione 10 volte inferiore a quella da comminare ad un'impresa che, per un solo giorno, organizzasse il lavoro di 10 dipendenti ugualmente in dispregio del loro diritto al riposo», posto che non considera l'autonomia della responsabilità dell'impresa (conseguente a suoi specifici obblighi) rispetto a quella dei singoli lavoratori, rispetto alla quale è già prevista la responsabilità solidale.

Ne consegue la fondatezza della censura.

3. In conclusione, dichiarata l'infondatezza del primo motivo e la fondatezza del secondo, la sentenza deve essere cassata con rinvio al Tribunale di Vicenza che, in diversa composizione, dovrà statuire anche sulle spese del giudizio di legittimità.

P.Q.M.

Accoglie il ricorso, cassa la sentenza impugnata e rinvia al Tribunale di Vicenza, in diversa composizione, anche sulle spese del giudizio di legittimità.

Così deciso in Roma, nella camera di consiglio del