

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
ELEANOR SHARPSTON
presentate l'11 luglio 2019 (1)

Causa C-298/18

**Reiner Grafe,
Jürgen Pohle
contro
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH,
OSL Bus GmbH**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Arbeitsgericht Cottbus (Tribunale del lavoro di Cottbus, Germania)]

«Rinvio pregiudiziale – Politica sociale – Direttiva 2001/23/CE – Trasferimenti di imprese o stabilimenti – Mantenimento dei diritti dei lavoratori – Prestazione di servizi di trasporto pubblico con autobus – Presa in carico ad opera di una nuova impresa di attività gestite da un'altra impresa a seguito di una procedura di appalto pubblico»

1. La direttiva 2001/23/CE (2) codifica la direttiva 77/187/CEE, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di stabilimenti (3). La presente domanda di pronuncia pregiudiziale è stata proposta dall'Arbeitsgericht Cottbus (Tribunale del lavoro di Cottbus, Germania) nell'ambito di un procedimento promosso dai sigg. Grafe e Pohle nei confronti del precedente gestore del servizio di trasporto pubblico locale con autobus, la Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH (in prosieguo: la «SBN»), e del nuovo gestore di tale servizio, la OSL Bus GmbH (in prosieguo: la «OSL Bus»).

2. Il giudice del rinvio chiede chiarimenti in merito alla questione se vi sia un trasferimento di impresa ai sensi della direttiva 2001/23 quando non si verifichi alcun trasferimento significativo di beni materiali, ma il personale impiegato dal precedente operatore sia riassunto, per la maggior parte, dal nuovo operatore. Esso domanda, inoltre, se la soluzione adottata dalla Corte nella causa Liikenne (4), concernente l'applicazione della normativa dell'Unione che disciplina i diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di impresa relativi alla gestione di un servizio di trasporto pubblico con autobus debba trovare applicazione nella presente causa.

Direttiva 2001/23

3. Nei considerando della direttiva 2001/23 sono contenute le affermazioni che seguono. In primo luogo, in caso di cambiamento di imprenditore, occorre adottare le disposizioni necessarie per proteggere i lavoratori, in particolare per assicurare il mantenimento dei loro diritti (5). In secondo luogo, la carta comunitaria dei diritti sociali fondamentali dei lavoratori (6) stabilisce che «la realizzazione del mercato interno deve portare ad un miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei lavoratori [nell'allora] Comunità europea. Tale miglioramento deve consentire, ove necessario, di sviluppare taluni aspetti della regolamentazione del lavoro, come le procedure per il licenziamento collettivo o quelle concernenti i fallimenti» (7). In terzo luogo, la direttiva 77/187 è stata adottata, nel 1977, per promuovere, fra l'altro, l'armonizzazione delle legislazioni nazionali relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori (8).

4. L'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2001/23 stabilisce che essa si applica ai trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti ad un nuovo imprenditore in seguito a cessione contrattuale o a fusione. Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della medesima direttiva «(...) è considerato come trasferimento ai sensi della [direttiva 2001/23] quello di un'entità economica che conserva la propria identità, intesa come insieme di mezzi organizzati al fine di svolgere un'attività economica, sia essa essenziale o accessoria». L'articolo 1, paragrafo 1, lettera c), della direttiva citata stabilisce che questa si applica alle imprese pubbliche o private che esercitano un'attività economica, che perseguano o meno uno scopo di lucro. Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 2001/23, essa si applica se e nella misura in cui l'impresa, lo stabilimento o la parte di impresa o di stabilimento da trasferire si trovi nell'ambito d'applicazione territoriale del Trattato.

5. L'articolo 2 della direttiva contiene le seguenti definizioni: per «cedente» si intende «ogni persona fisica o giuridica che, in conseguenza di un trasferimento a norma dell'articolo 1, paragrafo 1, perde la veste di imprenditore rispetto all'impresa, allo stabilimento o a parte dell'impresa o dallo stabilimento»; per «cessionario» si intende «ogni persona fisica o giuridica che, in conseguenza di un trasferimento a norma dell'articolo 1, paragrafo 1, acquisisce la veste di imprenditore rispetto all'impresa, allo stabilimento o a parte dell'impresa o dello stabilimento», e per «lavoratore» si intende «ogni persona che nello Stato membro interessato è tutelata come tale nell'ambito del diritto nazionale del lavoro» (9).

6. L'articolo 3, paragrafo 1, primo comma, della summenzionata direttiva stabilisce che «[i] diritti e gli obblighi che risultano per il cedente da un contratto di lavoro o da un rapporto di lavoro esistente alla data del trasferimento sono, in conseguenza di tale trasferimento, trasferiti al cessionario». L'articolo 3, paragrafo 3, primo comma, prevede che «[d]opo il trasferimento, il cessionario mantiene le condizioni di lavoro convenute mediante contratto collettivo nei termini previsti da quest'ultimo per il cedente fino alla data della risoluzione o della scadenza del contratto collettivo o dell'entrata in vigore o dell'applicazione di un altro contratto collettivo».

Direttiva 92/50

7. La direttiva 92/50/CEE del Consiglio, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di servizi (10), fissa le regole che le amministrazioni aggiudicatrici sono tenute ad applicare nell'aggiudicazione di tali appalti. Tuttavia, al momento in cui l'amministrazione aggiudicatrice di cui al procedimento principale ha organizzato la gara d'appalto per l'aggiudicazione del contratto di prestazione di servizi di trasporto pubblico locale con autobus, tale direttiva era stata sostituita dalla direttiva 2014/24/UE sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (11). Pertanto, nelle presenti conclusioni farò riferimento a quest'ultima direttiva.

Fatti, procedimento e questioni pregiudiziali

8. Dal 1° agosto 2008, in forza di un contratto concluso con il Landkreis (distretto regionale di Oberspreewald-Lausitz; (in prosieguo, il «Landkreis» o l'«amministrazione aggiudicatrice»)), la SBN gestiva il sistema di trasporto pubblico locale con autobus in tale territorio. Nel settembre 2016, il Landkreis ha pubblicato un nuovo bando di gara per la gestione dei suoi servizi di trasporto con

autobus. La SBN non ha partecipato a tale gara. Successivamente, la SBN ha deliberato la cessazione dell'attività, licenziando tutti i lavoratori.

9. Il 19 gennaio 2017, la SBN ha definito un piano sociale con il consiglio aziendale. Detto piano sociale prevedeva che, qualora i lavoratori non ricevessero una proposta di assunzione da parte del nuovo gestore o subissero una perdita economica in caso di nuova assunzione, essi avrebbero ricevuto un'indennità di importo variabile.

10. A partire dal 1° agosto 2017, l'appalto per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale è stato aggiudicato alla Kraftverkehrs-gesellschaft Dreiländereck mbH (in prosieguo: la «KVG»), una controllata al 100% della Rhenus Veniro GmbH & Co. KG. Ai fini della prestazione del servizio di trasporto, quest'ultima costituiva la OSL Bus, di cui deteneva il 100% delle partecipazioni. La OSL Bus ha riassunto la maggior parte degli autisti degli autobus e una parte dei dirigenti del precedente operatore, la SBN. Con lettera del 10 aprile 2017, il nuovo operatore comunicava alla SBN che non avrebbe acquisito, preso in locazione o altrimenti utilizzato i beni materiali (autobus, rimesse, officine e impianti) di proprietà di quest'ultima.

11. Il sig. Grafe era impiegato dal 16 luglio 1978, a tempo pieno, dalla SBN (o dal suo predecessore legale) come autista di autobus e caporeparto. Con lettera del 27 gennaio 2017, la SBN lo ha licenziato con effetto a partire dal 31 agosto 2017. Dal 1° settembre 2017 egli è stato assunto alle dipendenze della OSL Bus come autista di autobus. Il nuovo gestore non ha tenuto conto dei periodi di lavoro precedentemente svolti dal sig. Grafe presso la SBN. Pertanto, egli è stato inquadrato al primo livello del contratto collettivo con la OSL Bus, come fosse un dipendente neoassunto. Il sig. Grafe ha contestato il licenziamento disposto dalla SBN, lamentando che il nuovo operatore era tenuto a riconoscere, nell'assegnazione al livello di pertinenza, i periodi di lavoro svolti fino a quel momento. Sia il sig. Grafe sia la SBN ritengono che il rapporto di lavoro sia stato trasferito alla OSL Bus per effetto del trasferimento dell'impresa.

12. Il sig. Pohle era impiegato dal 6 novembre 1979, a tempo pieno, come autista di autobus e pullman e caporeparto dalla SBN. Con lettera del 27 gennaio 2017, la SBN lo ha licenziato con effetto a partire dal 31 agosto 2017. Il nuovo operatore non gli ha presentato alcuna offerta di lavoro. Il sig. Pohle ha contestato la decisione della SBN. Egli ha richiesto, in via subordinata, il pagamento di un'indennità pari a EUR 68 034,56 come previsto dal piano sociale definito dalla SBN con il consiglio aziendale.

13. Nel suo controricorso, la SBN fa valere che il rapporto di lavoro con il sig. Pohle è stato trasferito al nuovo operatore, essendosi verificato un trasferimento di impresa ai sensi della direttiva 2001/23. Pertanto, la SBN non era tenuta al pagamento di un'indennità al sig. Pohle. La OSL Bus sostiene che non vi sia stato un trasferimento di impresa. A suo dire, essa non avrebbe preso in carico i beni materiali della precedente impresa, e il fatto di aver riassunto molti lavoratori non è determinante ai fini della prestazione dei servizi di trasporto con autobus.

14. Nella sentenza Liikenne, (12) la Corte ha stabilito che il trasporto con autobus non può essere considerato come un'attività che poggia essenzialmente sulla manodopera, nella misura in cui una siffatta attività esige materiale e installazioni importanti. In un settore come quello del trasporto pubblico di linea con autobus, ove gli elementi materiali contribuiscono in maniera importante all'esercizio dell'attività, l'assenza di cessione da parte del vecchio al nuovo appaltatore, ad un livello significativo, di tali elementi che sono indispensabili al buon funzionamento dell'entità in questione, deve condurre a ritenere che quest'ultima non mantenga la propria identità (13).

15. Il giudice del rinvio appoggia la linea argomentativa della SBN nel procedimento principale, secondo cui che le condizioni concernenti la prestazione di servizi di trasporto con autobus di cui trattasi sono mutate differiscono da quelle all'origine della sentenza della Corte nella causa Liikenne (14). Attualmente, un nuovo operatore opta per escludere la presa in carico del parco autobus utilizzato dal precedente operatore. Tali condizioni comprendono: i) requisiti giuridici, l'evoluzione tecnologica e la protezione dell'ambiente, come la «norma Euro 6» sulle emissioni (15); ii) una durata di 10 anni del contratto per la prestazione di servizi di trasporto con autobus, e iii) il capitolato d'onori, che stabiliva che gli autobus non potessero avere più di 15 anni (dalla data di prima

immatricolazione) (16), che tutti gli autobus utilizzati devono avere un design di base uniforme, che essi devono essere conformi alla norma Euro 6 (17) e che, a partire dal 1° gennaio 2018, il 40% dei veicoli utilizzati (il 70% a partire dal 1° gennaio 2022) deve essere costituito da veicoli a pianale ribassato o ad accesso ribassato (18). Pertanto, un nuovo operatore poteva ragionevolmente escludere la ripresa in carico della flotta di autobus dell'operatore precedente.

16. Il giudice del rinvio è giunto alle conclusioni di seguito esposte. In primo luogo, gli autobus generalmente inidonei a un ulteriore utilizzo oppure utilizzabili solo in misura molto limitata non possono essere considerati essenziali per gli scopi del nuovo operatore. Al contrario, tali autobus devono necessariamente essere sostituiti ai fini della prestazione del servizio pubblico locale di autobus. In secondo luogo, le rimesse non sono più necessarie. In terzo luogo, gli autisti degli autobus sono essenziali per l'impresa in questione. Il capitolato d'oneri prevedeva che «l'aggiudicatario deve assicurare che il personale di guida soddisfi i requisiti di un trasporto pubblico urbano attraente e totalmente orientato al cliente e al servizio». Gli autisti di autobus rappresentano, specialmente nelle zone rurali, la risorsa più importante e, soprattutto, una risorsa limitata. Infine, in ragione della loro conoscenza dei luoghi, acquisita nel corso degli anni, e della loro competenza in relazione ai percorsi, gli autisti di autobus non sono una risorsa facilmente sostituibile.

17. Nel territorio dell'Oberspreewald-Lausitz, il servizio di trasporto pubblico con autobus è stato gestito, fino al 31 luglio 2017, dalla SBN. Il nuovo operatore è subentrato dal 1° agosto 2017. Il giudice del rinvio afferma che, ai fini di una transizione del trasporto pubblico regionale senza soluzione di continuità era irrilevante quali autobus fossero utilizzati, non invece quali autisti fossero impiegati.

18. In tale contesto, il giudice del rinvio ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1. Se una situazione in cui una società di trasporti trasferisca a un'altra l'esercizio del servizio di linea con autobus, in forza di una procedura di aggiudicazione di appalto conformemente alla [direttiva 2014/24], configuri un trasferimento di impresa ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, della [direttiva 2001/23] anche nel caso in cui tra le due suddette imprese non ci sia stato alcun significativo trasferimento di fattori produttivi, in particolare di autobus.

2. Se il fatto di ritenere che, in caso di aggiudicazione di servizi per un periodo determinato e sulla base di una scelta commerciale ragionevole, gli autobus non abbiano più un valore aziendale rilevante, tenuto conto della vetustà degli stessi e degli aumentati requisiti tecnici (per quanto riguarda i valori delle emissioni inquinanti e i veicoli a pianale ribassato), giustifichi che la [Corte] si discosti dalla propria sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne* (C 172/99) nel senso che, in tali circostanze, anche la riassunzione di una parte sostanziale del personale possa determinare l'applicabilità della [direttiva 2001/23]».

19. La SBN, la OSL Bus e la Commissione europea hanno presentato osservazioni scritte. Il sig. Grafe e il sig. Pohle non hanno presentato osservazioni scritte e non hanno preso parte all'udienza del 21 marzo 2019, nel corso della quale la SBN, la OSL Bus e la Commissione hanno presentato osservazioni orali.

Valutazione

Osservazioni preliminari

20. È vero che l'ordinanza di rinvio non contiene una descrizione del diritto nazionale, né indica se la procedura di appalto pubblico relativa ai servizi di trasporto con autobus gestiti per conto del Landkreis Oberspreewald-Lausitz soddisfacesse le condizioni stabilite dal diritto dell'Unione. Tuttavia, mi sembra che la Corte disponga di informazioni sufficienti per pronunciarsi e che, pertanto, tali omissioni non possano avere la conseguenza di privare la Corte della competenza a risolvere le questioni ad essa sottoposte (19).

21. Il riferimento operato dal giudice del rinvio alla direttiva 92/50 solleva due questioni. In primo luogo, dalle informazioni fornite si evince chiaramente che tale direttiva non era più in vigore al

momento della pubblicazione del bando di gara ad opera del Landkreis Oberspreewald-Lausitz (20). In secondo luogo, è pacifico che gli aspetti del diritto dell'Unione in questione riguardino esclusivamente l'interpretazione della direttiva 2001/23 sul trasferimento di imprese. La Corte ha già chiarito che il fatto che le disposizioni della direttiva 2001/23 possano, all'occorrenza, venire applicate nel contesto di un'operazione rientrante nel campo di applicazione delle direttive in materia di appalti pubblici non può ritenersi tale da mettere in discussione i suoi obiettivi (21). La Corte non dispone delle informazioni necessarie per esaminare se le pertinenti disposizioni dell'Unione in materia di appalti pubblici siano state rispettate e non è necessario soffermarsi ulteriormente su tale punto per rispondere ai quesiti del giudice del rinvio.

22. È pacifico che il trasferimento della gestione del servizio di trasporto pubblico con autobus per conto del Landkreis Oberspreewald-Lausitz rientri nel campo di applicazione dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera a), della direttiva 2001/23 (22). Ai fini di tale direttiva e ai sensi del suo articolo 2, paragrafo 1, rispettivamente lettere a), b) e d), la SBN è il cedente, la OSL Bus è il cessionario, e il sig. Grafe e il sig. Pohle sono i lavoratori.

Sulle questioni pregiudiziali

23. Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede se il trasferimento della gestione di un servizio di trasporto in zone rurali con autobus da un operatore a un altro, nell'ambito di una procedura di appalto pubblico, si configuri come un trasferimento di impresa ai fini dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/23, anche qualora non siano stati trasferiti beni materiali (quali gli autobus stessi) al nuovo operatore. Con la seconda questione esso chiede, in sostanza, se nel caso di trasferimento di impresa nell'ambito del quale i beni materiali non rivestono più rilevanza sia possibile discostarsi dalla pronuncia della Corte nella causa Liikenne (23). Nel rispondere alla prima questione, sarà necessario esaminare la sentenza della Corte in tale causa. Pertanto, tratterò entrambe le questioni congiuntamente.

24. La questione pratica che viene in rilievo in questa sede è se la OSL Bus assuma i diritti e gli obblighi del precedente operatore inerenti ai contratti di lavoro del sig. Grafe e del sig. Pohle (24).

25. Al riguardo vi è una base comune tra le posizioni della SBN, della OSL Bus e della Commissione. In primo luogo, ognuna di esse sostiene che, al fine di accertare la sussistenza di un trasferimento di impresa ai fini dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/23, è necessario tener conto di tutte le circostanze di fatto che caratterizzano l'operazione commerciale di cui trattasi. Tali circostanze devono essere considerate parti della valutazione globale del caso di specie e, pertanto, non possono essere valutate isolatamente. In secondo luogo, esse riconoscono che la Corte ha statuito che, in alcuni settori in cui il mantenimento del personale dell'impresa riveste un'importanza fondamentale, affinché un'impresa conservi la propria identità a seguito del trasferimento è necessario non soltanto che il nuovo operatore eserciti la stessa attività, ma anche che mantenga, in sostanza, il medesimo personale dipendente.

26. La SBN sostiene che si è verificato un trasferimento di impresa. Gli autobus (che possono essere facilmente sostituiti) di per sé rivestono un'importanza minore rispetto al personale. Solo grazie all'assunzione della maggior parte dei lavoratori dipendenti della SBN il nuovo operatore ha potuto continuare a prestare un servizio autobus regolarmente funzionante nel territorio del Landkreis Oberspreewald-Lausitz.

27. Di converso, la OSL Bus sostiene che la direttiva 2001/23 non si applica nel caso in cui non vi sia stato un trasferimento significativo di risorse operative (in questo caso gli autobus) dal precedente operatore al nuovo operatore. A suo avviso, il trasporto con autobus è esattamente uno dei settori che non poggia in modo determinante su personale qualificato. In tale settore, il valore aggiunto discenderebbe, in particolare, dai beni materiali, ossia gli autobus. Il servizio non potrebbe essere prestato in assenza di tali beni. Pertanto, l'elemento decisivo sarebbe il trasferimento degli autobus dal precedente operatore al nuovo operatore.

28. Analogamente, la Commissione sostiene che dalla sentenza della Corte nella causa Liikenne (25) discende che il trasporto con autobus non è un settore in cui la prestazione del servizio dipende dal personale. Spetta al giudice nazionale accertare se vi siano elementi sufficienti per indicare

se si sia verificato un trasferimento. A suo parere, la rilevanza del fatto che non siano stati trasferiti beni materiali non può essere intaccata dal fatto che il precedente operatore ha svolto l'attività in questione con beni materiali che avevano perso la maggior parte del loro valore materiale a causa della loro vetustà e che risultavano superati per effetto dei miglioramenti tecnici apportati a tale settore.

29. Ritengo che, per garantire l'applicazione uniforme della direttiva 2001/23, la Corte, in sostanza, abbia affrontato il problema di accertare la sussistenza di un trasferimento ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), di tale direttiva esaminando se l'entità in questione *conservi la propria identità* (26). Tale approccio consente un'applicazione uniforme, nonostante le differenze tra le varie versioni linguistiche di tale direttiva e le divergenze tra le legislazioni degli Stati membri in relazione a ciò che costituisce una cessione contrattuale. La Corte ha fornito un'interpretazione sufficientemente flessibile, in sintonia con l'obiettivo della direttiva 2001/23 (27).

30. Per poter stabilire se un'entità conservi la propria identità, devono essere prese in considerazione tutte le circostanze di fatto che caratterizzano l'operazione di cui trattasi, fra le quali rientrano, in particolare, il tipo di impresa o di stabilimento in questione, la cessione o meno di elementi materiali, quali gli edifici e i beni mobili, il valore degli elementi immateriali al momento della cessione, la riassunzione o meno della maggior parte del personale da parte del nuovo imprenditore, il trasferimento o meno della clientela, nonché il grado di analogia delle attività esercitate prima e dopo la cessione e la durata di un'eventuale sospensione di tali attività. Detti elementi devono essere apprezzati nell'ambito di una valutazione d'insieme delle circostanze del caso di specie e non possono, perciò, essere considerati isolatamente. In particolare, la Corte ha rilevato che il giudice nazionale, nell'ambito della valutazione delle circostanze di fatto che caratterizzano l'operazione in questione, deve tener conto soprattutto del tipo d'impresa o di stabilimento di cui trattasi (28). Ne consegue che, nell'accertare se vi sia stato o meno un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23, l'importanza da attribuire rispettivamente ai singoli criteri varia necessariamente in funzione dell'attività esercitata o addirittura in funzione dei metodi di produzione o di gestione utilizzati nell'impresa, nello stabilimento o nella parte di stabilimento in questione (29).

31. Nel caso di specie, la difficoltà consiste nel definire le modalità di applicazione di tale test, in particolare nel valutare quale sia il peso da attribuire ai singoli criteri nel quadro della valutazione. Ritengo che il problema non si riduca semplicemente alla questione se siano stati trasferiti al nuovo operatore il personale o i beni materiali (gli autobus). Piuttosto, il punto di partenza di qualsiasi valutazione dovrebbe essere l'obiettivo della direttiva 2001/23, che consiste nell'offrire tutela ai lavoratori in caso di cambiamento di imprenditore, in particolare ai fini del mantenimento dei loro diritti (30). Pertanto, a mio avviso, qualsiasi accertamento esige un approccio ben più sfaccettato rispetto a quanto suggerito dalle parti del presente procedimento.

32. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2001/23, gli obblighi derivanti da un contratto di lavoro (o da un rapporto di lavoro) esistente alla data del trasferimento sono trasferiti automaticamente al cessionario alla data del trasferimento.

33. I lavori preparatori confermano che, in caso di trasferimento di impresa, la tutela del rapporto di lavoro fra il cedente e i lavoratori trasferiti al nuovo operatore è al centro della direttiva 2001/23 (31). Pertanto, l'accertamento relativo al fatto se l'entità in questione conservi la propria identità e la valutazione dei fatti e delle circostanze devono essere effettuati alla luce di tale obiettivo primario.

34. Dalla giurisprudenza della Corte discende che tale valutazione è necessariamente flessibile. Pertanto, il peso da attribuire agli elementi di tale valutazione varia in funzione del caso in esame. Da un lato, la Corte ha dichiarato che quando un'attività è fondata essenzialmente sulla manodopera, l'identità di un'entità economica non può essere conservata qualora la parte più rilevante del personale del precedente operatore non venga riassunta (32). Dall'altro, quando una specifica attività si basa sostanzialmente sulle attrezzature, il fatto che gli ex dipendenti non siano riassunti dal nuovo operatore per eseguire tale attività non esclude l'esistenza di un trasferimento di impresa ai fini della direttiva 2001/23 (33).

35. In tale contesto, il giudice del rinvio afferma che la manodopera (gli autisti di autobus e il personale dirigente) era importante per garantire che la gestione del servizio di trasporto regionale con

autobus nel territorio del Landkreis Oberspreewald-Lausitz fosse trasferita dal precedente operatore al nuovo operatore senza soluzione di continuità (34). Tuttavia, nell'ordinanza di rinvio il giudice a quo non precisa in alcun modo che gli autobus e gli altri beni materiali fossero di vitale importanza per l'impresa, in particolare nel momento in cui l'autorità competente ha pubblicato il bando di gara.

36. Ritengo, pertanto, che le tesi della SBN e della OSL Bus non siano corrette, là dove le due resistenti nel procedimento principale suggeriscono entrambe che dalla presenza o dall'assenza di uno dei fattori individuati dalla Corte discenda *automaticamente* che si è verificato (o, che all'opposto, non si è verificato) un trasferimento di un'impresa. La valutazione da effettuare è assai più complessa.

37. Nella sentenza Schmidt (35), la Corte ha specificamente affrontato la questione se l'assenza di qualsiasi trasferimento di beni materiali *escluda* la sussistenza di un trasferimento ai sensi della direttiva 77/187 (36). La Corte ha risolto tale questione in senso fermamente negativo. Essa ha osservato che, nella sua pregressa giurisprudenza, ha annoverato il trasferimento di tali elementi «fra i vari criteri dei quali il giudice nazionale deve tener conto al fine di poter accertare, nell'ambito della valutazione globale di un'operazione complessa, l'effettiva sussistenza di un trasferimento di impresa» (37). Tuttavia, il *mero fatto* che il trasferimento di beni materiali rientri tra tali criteri non consente di concludere che, in assenza di un siffatto trasferimento di beni, non sussista trasferimento di impresa. La Corte ha ricordato di aver già statuito (nella sentenza Spijkers) (38), che tale elemento *non* è, di per sé, decisivo. Essa ha concluso, pertanto, che lo scopo della direttiva, segnatamente la tutela dei lavoratori, «non può dipendere unicamente dalla rilevanza di [tale] fattore» (39).

38. Nella sua ordinanza di rinvio, il giudice afferma che la presa in carico da parte della OSL Bus degli autobus della flotta della SBN era praticamente esclusa, poiché le condizioni applicabili alla prestazione dei servizi di linea degli autobus nel territorio del Landkreis Oberspreewald-Lausitz erano mutate. Attualmente si applicano requisiti più stringenti in materia di emissioni, gli autobus in servizio non possono avere più di 15 anni (gli autobus della SBN avevano, in media, 13 anni al momento in cui il nuovo operatore è subentrato nel servizio di trasporto), gran parte dei veicoli utilizzati devono consentire l'accesso delle persone con disabilità, e vi è una tendenza generale in favore dell'utilizzo di autobus elettrici anziché a diesel o benzina. Il giudice del rinvio ha inoltre tenuto conto del fatto che l'appalto è stato attribuito al nuovo operatore per un periodo di 10 anni. Per quanto concerne il personale, il giudice del rinvio ha accolto la tesi della SBN secondo cui «gli autisti degli autobus sono essenziali per l'entità economica». Il capitolato d'oneri prevedeva che «l'aggiudicatario deve assicurare che il personale di guida soddisfi i requisiti di un trasporto pubblico urbano attraente e totalmente orientato al cliente e al servizio». Il giudice del rinvio ritiene altresì che, che in zone rurali come il Landkreis Oberspreewald-Lausitz, autisti di autobus esperienti siano «una risorsa rara e preziosa» (40).

39. Se l'impresa in questione abbia mantenuto la propria identità è, in definitiva, una questione di fatto; trattasi, pertanto, di una questione di competenza del giudice del rinvio. Secondo una giurisprudenza costante, il mantenimento dell'identità risulta in particolare dall'effettiva continuazione o dalla ripresa, da parte del nuovo imprenditore, delle stesse attività economiche ovvero di attività analoghe (41).

40. Ebbene, l'ordinanza di rinvio indica che la OSL Bus, il nuovo operatore, ha prestato servizi di trasporto con autobus sostanzialmente analoghi a quelli forniti dal precedente operatore, la SBN. Non vi è stata alcuna interruzione del servizio dall'oggi al domani (42). Il servizio è stato fornito al medesimo cliente (l'amministrazione aggiudicatrice), probabilmente al fine di operare su molti degli stessi percorsi e a favore di molti degli stessi passeggeri.

41. Alla luce di tale contesto, ci si chiede se il fatto che non vi sia stato trasferimento di beni materiali rivesta un'importanza decisiva.

42. La OSL Bus attribuisce particolare rilevanza a ciò che essa descrive come «il valore aggiunto dei beni materiali del precedente operatore». Essa afferma che gli elementi indicati dal giudice nella sua ordinanza di rinvio sono irrilevanti. A suo parere, il caso di specie dovrebbe essere valutato in abstracto e l'elemento determinante consisterebbe nell'accertare se i beni materiali siano stati trasferiti o meno al nuovo operatore.

43. Non concordo.

44. Il trasferimento di un'impresa non si verifica in abstracto. Al contrario: gli elementi menzionati dal giudice del rinvio sono coerenti con i fattori individuati come rilevanti dalla Corte nella sua vasta giurisprudenza. È proprio in ragione del fatto che il trasferimento di un'impresa produce effetti reali e concreti non solo per le entità coinvolte, ma anche per i loro dipendenti, che il legislatore dell'Unione ha deciso di agire in tale settore. Non avrebbe quindi senso esaminare tali casi da una prospettiva puramente astratta. I criteri applicati dalla Corte rinviano ad un tipo di valutazione prettamente concreta e reale: si è verificato un «trasferimento (...) di un'entità economica che conserva la propria identità» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/23? Tale valutazione non può essere ridotta al mero accertamento del fatto se siano stati trasferiti dal precedente operatore al nuovo operatore i beni materiali.

45. Si pone la questione se dalla sentenza *Liikenne* (43) necessariamente discenda che, nel presente caso di specie, poiché il parco autobus (datato) esistente non è transitato dal precedente operatore al nuovo operatore, non si sia verificato alcun trasferimento di impresa.

46. La sentenza *Liikenne* (44) riguardava un contratto triennale relativo alla prestazione di servizi di trasporto con autobus su sette linee regionali. Il precedente operatore (*Hakunilan Liikenne*, in prosieguo: l'«HL») serviva tali linee con 26 autobus. Mentre attendeva la consegna di 22 nuovi autobus che aveva ordinato, il nuovo operatore (*Liikenne*) aveva noleggiato, per un periodo di due o tre mesi, due autobus della HL e dalla stessa ha acquistato alcune uniformi di servizio (45). Esso non aveva acquistato alcun veicolo o altri beni significativi in via permanente.

47. La Corte ha esordito fissando una serie di punti generali che discendono da una giurisprudenza consolidata. Tali punti comprendono: un richiamo agli obiettivi della direttiva 2001/23; la definizione di impresa ai fini di tale direttiva; una descrizione del tipo di verifica e dei criteri per valutare se vi sia stato un «trasferimento» ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva, con la precisazione che spetta al giudice nazionale valutare i fatti del caso specifico (46).

48. I seguenti passaggi della sentenza possono eventualmente far sorgere difficoltà interpretative:

«39. Tuttavia, il trasporto con autobus non può essere considerato come un'attività che poggia essenzialmente sulla manodopera nella misura in cui esige materiale ed installazioni importanti (v., per la medesima constatazione quanto alla perforazione di gallerie di miniera, la citata sentenza *Allen e a.* [(47)], punto 30). Quindi l'assenza di cessione, da parte del vecchio appaltatore, degli elementi patrimoniali [materiali] utilizzati per l'esercizio delle linee di autobus in questione costituisce una circostanza di cui occorre tenere conto.

40 All'udienza, la difesa dei convenuti nella causa principale ha sottolineato il valore economico del contratto concluso tra la YTV, amministrazione aggiudicatrice, e la *Liikenne* indicando che si tratta di un significativo elemento patrimoniale immateriale. Tale valore non può essere contestato; tuttavia, nella fattispecie di un appalto oggetto di rinnovo, il valore di un siffatto elemento patrimoniale immateriale diviene in linea di principio nullo alla scadenza del contratto del vecchio appaltatore, poiché appunto l'appalto medesimo viene rimesso in competizione.

41 Invero, se un procedimento di aggiudicazione, come quello della causa principale, prevede la ripresa, da parte del nuovo appaltatore, dei contratti in corso con la clientela oppure se la maggior parte di quest'ultima può considerarsi forzatamente dipendente dal servizio, occorre tuttavia ritenere che vi sia cessione di clientela.

42 Però, in un settore come quello del trasporto pubblico di linea con autobus, ove gli elementi materiali contribuiscono in maniera importante all'esercizio dell'attività, l'assenza di cessione da parte del vecchio al nuovo appaltatore, ad un livello significativo, di tali elementi che sono indispensabili al buon funzionamento dell'entità in questione, deve condurre a ritenere che quest'ultima non mantenga la propria identità.

43 Ne risulta che, in una situazione come quella della causa principale, la direttiva 77/187 non è applicabile in assenza di cessione di elementi materiali significativi tra il vecchio ed il nuovo appaltatore».

49. Pertanto, la Corte ha risposto al giudice nazionale che «(...) *in una situazione come quella della causa principale*, la direttiva 77/187 non è applicabile in assenza di cessione di elementi materiali significativi tra il vecchio ed il nuovo appaltatore» (48).

50. Alla luce dei passaggi della sentenza Liikenne appena citati, mi permetto di elogiare l'Arbeitsgericht Cottbus (Tribunale del lavoro di Cottbus), per la sua lealtà e buon senso nel proporre il presente rinvio.

51. Ci si chiede se la sentenza della Corte nella causa Liikenne implichi che il giudice nazionale non possa giungere a una conclusione diversa in riferimento a un altro complesso di circostanze fattuali in cui il cambio di operatore di un servizio trasporto pubblico locale con autobus non abbia parimenti comportato il trasferimento del parco autobus del precedente operatore al nuovo operatore.

52. Ritengo di no.

53. A mio avviso, le circostanze di fatto della presente causa sono chiaramente molto diverse, in aspetti cruciali, da quelle che hanno dato luogo alla pronuncia nella causa Liikenne.

54. È impossibile, ovviamente, prestare un servizio di trasporto con autobus senza disporre di autobus e di autisti per guidarli. Ciò posto, nulla nei fatti di cui alla causa Liikenne, come documentati nelle conclusioni dell'avvocato generale Léger (49) e nella sentenza della Corte (50), lascia supporre che la decisione del nuovo operatore di non prendere in carico il parco autobus del precedente operatore sia stata dettata da ragioni di ordine giuridico, tecnico o ambientale. Risulta che la Liikenne disponesse di un numero quasi sufficiente di autobus per gestire le sette linee supplementari su cui si accingeva ad operare (aveva noleggiato due autobus della HL per un breve periodo); inoltre, essa aveva già ordinato 22 nuovi autobus. Ci si chiede per quale ragione (di natura commerciale) essa avrebbe dovuto prendere in carico anche la flotta di 26 autobus della HL.

55. Nella presente causa, l'appalto da aggiudicare aveva una durata più di tre volte maggiore (dieci anni, anziché tre). Esso prevedeva la gestione del servizio di trasporto con autobus di un'intera regione, nell'ambito del quale l'agevole intercambiabilità degli autobus sulle varie linee può aver rivestito una certa importanza. È plausibile ritenere che la questione se il parco autobus esistente potesse ragionevolmente essere utilizzato per l'intera durata del contratto sia stata una considerazione rilevante. Vent'anni dopo i fatti di cui alla sentenza Liikenne (51), il capitolato d'oneri aveva reso chiaro ai potenziali partecipanti che i beni strumentali (autobus) da utilizzare durante il nuovo periodo di appalto di dieci anni avrebbero dovuto soddisfare requisiti specifici nuovi (più stringenti), di tipo tecnico e ambientale.

56. Pertanto, l'ordinanza di rinvio contiene numerosi elementi per concludere (fatte salve, ovviamente, le ulteriori e necessarie verifiche da parte del giudice nazionale, in qualità di unico giudice dei fatti) che, indipendentemente dalle dimensioni del parco autobus già in possesso del nuovo operatore, non avrebbe avuto senso, per il nuovo operatore, rilevare il parco autobus del precedente operatore perché *non sarebbe stato in grado di utilizzare tali autobus per adempiere ai suoi nuovi obblighi contrattuali e giuridici*. I veicoli in questione erano prossimi alla fine del ciclo di vita utile autorizzato; inoltre, non soddisfacevano i requisiti giuridici di natura tecnica e ambientale stabiliti dal capitolato d'oneri. Se gli autobus esistenti fossero stati trasferiti, essi, (utilizzando i termini di cui al punto 42 della sentenza Liikenne) (52), *non sarebbero stati «indispensabili al buon funzionamento dell'entità in questione»*. Essi sarebbero stati destinati alla rottamazione.

57. In una situazione in cui vincoli di natura giuridica, tecnica e ambientale implicano che non sia commercialmente praticabile, per il nuovo operatore, prendere in carico i beni materiali del vecchio operatore, ritengo che la soluzione corretta sia che, al momento di valutare se vi sia stato o meno un trasferimento di impresa rientrante nel campo di applicazione della direttiva 2001/23, il giudice nazionale *prescinda* dalla sorte dei beni materiali e si concentri sugli altri elementi dell'operazione. Come affermato dalla Corte nella sentenza Liikenne (53), e ponendo il riferimento agli «elementi

materiali» tra parentesi quadre, «al fine di determinare se sussistano le caratteristiche di un trasferimento di un'entità, dev'essere preso in considerazione il complesso delle circostanze di fatto che caratterizzano l'operazione di cui trattasi, fra le quali rientrano in particolare il tipo di impresa o di stabilimento in questione, [la cessione o meno di elementi materiali, quali gli edifici ed i beni mobili,] il valore degli elementi immateriali al momento della cessione, la riassunzione o meno della maggior parte del personale da parte del nuovo imprenditore, il trasferimento o meno della clientela, nonché il grado di analogia delle attività esercitate prima e dopo la cessione e la durata di un'eventuale sospensione di tali attività. Tali elementi costituiscono tuttavia soltanto aspetti parziali della valutazione complessiva cui si deve procedere e non possono, perciò, essere considerati isolatamente (v., in particolare, le citate sentenze Spijkers [(54)], punto 13, e Süzen [(55)], punto 14)».

58. Aggiungo che un'analisi incentrata esclusivamente sul fatto che tali beni materiali *non* siano stati trasferiti potrebbe compromettere l'obiettivo principale della direttiva 2001/23. Sarebbe troppo facile, per il nuovo operatore, strutturare l'operazione in modo tale da escluderla dal campo di applicazione della direttiva, non prendendo in carico i beni materiali (in effetti, sembra probabile che sarebbe esattamente questo l'approccio). Di conseguenza, dunque, il nuovo operatore sarebbe in grado di evitare gli obblighi che, altrimenti, assumerebbe nei confronti dei lavoratori del precedente operatore. È evidente che ciò non può essere corretto.

59. L'approccio che propongo non è in contraddizione con la decisione nella causa Liikenne (56). Tutti i casi di trasferimento di impresa esigono che il giudice nazionale applichi i criteri stabiliti nella giurisprudenza della Corte alle circostanze che caratterizzano il caso concreto. Come ho illustrato, i fatti e le circostanze di cui alla causa Liikenne (57) differiscono in modo decisivo da quelli di cui alla presente causa. Il ragionamento contenuto nella pronuncia Liikenne (58) può rimanere intatto e, ciò nonostante, si può giungere, nel caso di specie, a una conclusione differente, sulla base di tali circostanze fattuali assai diverse.

60. Ritengo pertanto che, nell'accertare se un'entità economica abbia conservato la propria identità e, quindi, se si sia verificato un trasferimento di impresa ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/23, il giudice nazionale dovrebbe: i) tenere pienamente conto dell'obiettivo principale di tale direttiva, vale a dire la tutela dei lavoratori e il mantenimento dei loro diritti in caso di cambiamento di imprenditore, e ii) valutare tutti i fatti e le circostanze concernenti l'operazione in questione, ivi compreso qualunque vincolo di natura giuridica, tecnica e ambientale legato alla gestione dell'attività commerciale di cui trattasi. Il fatto che non siano stati trasferiti beni materiali significativi è rilevante, ma non necessariamente decisivo.

Conclusioni

61. Alla luce di tutte le considerazioni che precedono, sono dell'avviso che la Corte dovrebbe rispondere alle questioni proposte dall'Arbeitsgericht Cottbus (Tribunale del lavoro di Cottbus, Germania) nel modo seguente:

Nell'accertare se un'entità economica abbia conservato la propria identità e, quindi, se si sia verificato un trasferimento di impresa ai fini dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti, il giudice nazionale deve:

- tenere pienamente conto dell'obiettivo principale di tale direttiva, vale a dire la tutela dei lavoratori e il mantenimento dei loro diritti in caso di cambiamento di imprenditore; e
- valutare tutti i fatti e le circostanze concernenti l'operazione in questione, ivi compreso qualunque vincolo di natura giuridica, tecnica e ambientale legato alla gestione dell'attività commerciale in questione.

Se la presa in carico di beni materiali significativi è in pratica esclusa dall'esistenza di siffatti vincoli giuridici di natura tecnica e ambientale, il giudice nazionale non deve considerare tale aspetto

dell'operazione come necessariamente decisivo ai fini della decisione se vi sia stato o non vi sia stato un trasferimento di impresa ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, lettera b), della direttiva 2001/23.

[1](#) Lingua originale: l'inglese.

[2](#) Direttiva del Consiglio del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di stabilimenti (GU 2001, L 82, pag. 16). Sebbene il giudice del rinvio, nella sua ordinanza, richiami la direttiva 77/187, nel periodo di riferimento era in vigore la direttiva 2001/23 (v. infra, paragrafi da 8 a 17).

[3](#) Direttiva del Consiglio del 14 febbraio 1977 (GU 1977, L 61, pag. 26).

[4](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[5](#) Considerando 3.

[6](#) La Carta comunitaria dei diritti sociali fondamentali dei lavoratori è stata adottata il 9 dicembre 1989 (v., in particolare, punti 7, 17 e 18 della stessa).

[7](#) Considerando 5.

[8](#) Considerando 6.

[9](#) Articolo 2, paragrafo 1, rispettivamente lettere a), b) e d).

[10](#) Direttiva del 18 giugno 1992 (GU 192, L 209, pag. 1). Tale direttiva è stata abrogata e sostituita dalla direttiva 2004/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 31 marzo 2004, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi (GU 2004, L 134, pag. 114).

[11](#) Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014 (GU 2014, L 94 pag. 65).

[12](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[13](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, Liikenne, C-172/99, EU:C:2001:59, punti 39 e 42.

[14](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[15](#) Il giudice del rinvio afferma che il capitolato d'onori nella procedura di appalto pubblico prevedeva che gli autobus dovessero soddisfare i requisiti della norma Euro in vigore. A suo parere, autobus già utilizzati per vari anni ai fini della prestazione del servizio di trasporto pubblico regionale probabilmente non potevano soddisfare tali requisiti. Per motivi di protezione dell'ambiente, sarebbe stato probabile il ricorso ad

autobus elettrici, anziché a veicoli a diesel o benzina. La maggior parte dei veicoli a diesel sarebbe stata probabilmente colpita da un divieto di circolazione (in particolare nei centri urbani), a causa dell'inquinamento da ossidi di azoto. Di fatto, dunque, l'aggiudicatario non avrebbe preso in carico il parco autobus esistente.

[16](#) In media, gli autobus della SBN avevano 13 anni.

[17](#) Gli autobus della SBN erano conformi alla norma Euro 3 o Euro 4, ma non alla norma Euro 6.

[18](#) Nessuno degli autobus della SBN soddisfaceva i requisiti in materia di accessibilità.

[19](#) V., ad esempio, sentenza del 1° dicembre 2005, *Burtscher*, C-213/04, EU:C:2005:731, punto 33.

[20](#) V. supra, paragrafi 7, 9 e 10.

[21](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59, punto 22; v. anche punto 25. In tale sentenza la Corte ha altresì dichiarato, seguendo il parere consultivo della Corte EFTA (*Caso E-2/95, Eidesund v Stavanger Catering A/S*, Relazione Corte EFTA, 1° luglio 1995-31 dicembre 1996, pag. 1, paragrafo 50, e *Caso E-3/96, Ask and Others v ABB Offshore Technology AS and Aker Offshore Partner AS*, Relazione Corte EFTA 1997, pag. 1, paragrafo 33), che la circostanza che un appalto sia stato assegnato in seguito ad un procedimento pubblico di aggiudicazione non esclude l'applicazione delle norme a tutela dei lavoratori in caso di trasferimento di impresa (v. punto 21 della sentenza citata).

[22](#) Sentenza dell'11 luglio 2018, *Somoza Hermo e Ilunión Seguridad*, C-60/17, EU:C:2018:559, punti da 26 a 28.

[23](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59.

[24](#) V. supra, paragrafi 11 e 12.

[25](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[26](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59, punto 27; v., più recentemente, sentenza dell'11 luglio 2018, *Somoza Hermo e Ilunión Seguridad*, C-60/17, EU:C:2018:559, punto 28 e giurisprudenza ivi citata.

[27](#) Sentenza del 20 gennaio 2011, *CLECE*, C-463/09, EU:C:2011:24, punto 29 e giurisprudenza ivi citata.

[28](#) Sentenza dell'11 luglio 2018, *Somoza Hermo e Ilunión Seguridad*, C-60/17, EU:C:2018:559, punti 30 e 31 e giurisprudenza ivi citata.

[29](#) Sentenza dell'11 luglio 2018, Somoza Hermo e Ilunión Seguridad, C-60/17, EU:C:2018:559, punto 32 e giurisprudenza ivi citata.

[30](#) Considerando 3, 5 e 6 della direttiva 2001/23.

[31](#) V. la relazione della Commissione alla proposta di direttiva COM(74) 351, def./2, del 21 giugno 1974, pagg. 2, 3 e 5. Negli anni '70, il trasferimento di imprese, i licenziamenti collettivi e l'insolvenza dei datori di lavoro sono state le prime tre questioni chiave di politica sociale ad essere disciplinate dall'Unione europea al di fuori della sfera della parità dei generi; v. risoluzione del Consiglio, del 21 gennaio 1974, relativa ad un programma di azione sociale (GU 1974, C 13, pag. 1).

[32](#) Sentenza del 19 ottobre 2017, Securitas, C-200/16, EU:C:2017:780, punto 29.

[33](#) Sentenza del 19 ottobre 2017, Securitas, C-200/16, EU:C:2017:780, punto 30.

[34](#) La Corte è stata informata, in udienza, che l'85% del personale del precedente operatore è stato assunto dal nuovo operatore.

[35](#) Sentenza del 14 aprile 1994, C-392/92, EU:C:1994:134.

[36](#) V. supra, paragrafo 1 e nota 2.

[37](#) Sentenza del 14 aprile 1994, Schmidt, C-392/92, EU:C:1994:134, punto 16.

[38](#) Sentenza del 18 marzo 1986, 24/85, EU:C:1986:127, punto 12.

[39](#) Sentenza del 14 aprile 1994, Schmidt, C-392/92, EU:C:1994:134, punto 16. La traduzione in inglese della sentenza è infelice (in particolare l'utilizzo del termine «subject-matter» per «objet»). Ho effettuato una parafrasi al fine di esprimere ciò che ritengo sia il senso della versione nella lingua originale di redazione della sentenza (francese). Tale versione recita: «(...) La circonstance que la jurisprudence de la Cour cite le transfert de tels éléments au nombre des différents critères à prendre en compte par le juge national pour, dans le cadre de l'évaluation d'ensemble d'une opération complexe, apprécier la réalité d'un transfert d'entreprise ne permet pas de conclure que l'absence de ces éléments exclue l'existence d'un transfert. En effet, le maintien des droits des travailleurs qui, selon son intitulé même, est l'objet de la directive, ne saurait dépendre de la seule prise en considération d'un facteur dont la Cour a, d'ailleurs, déjà relevé qu'il n'était pas, à lui seul, déterminant (voir arrêt du 18 mars 1986, Spijkers, 24/85, EU:C:1986:127, point 12)».

[40](#) V. supra, paragrafi 15 e 16.

[41](#) Sentenza del 14 aprile 1994, Schmidt, C-392/92, EU:C:1994:134, punto 17.

[42](#) La SBN ha cessato di fornire servizi di trasporto mediante autobus all'amministrazione aggiudicatrice il 31 luglio 2017. La OSL Bus ha iniziato a prestare tale servizio il 1° agosto 2017.

[43](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[44](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[45](#) Conclusioni dell'avvocato generale Léger in *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2000:563, paragrafo 10. Tali fatti sono richiamati ai punti 9 e 10 della sentenza.

[46](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59, v., in particolare, punti 19, 26, 27, 31, 33 e 35.

[47](#) Sentenza del 2 dicembre 1999, *Allen e a.*, C 234/98, EU:C:1999:594.

[48](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59, punto 44 e punto 2, secondo trattino del dispositivo della sentenza, il corsivo è mio.

[49](#) Conclusioni dell'avvocato generale Léger in *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2000:563, paragrafi da 8 a 14.

[50](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59, punti da 8 a 14.

[51](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59.

[52](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, *Liikenne*, C-172/99, EU:C:2001:59.

[53](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59, punto 33.

[54](#) Sentenza del 18 marzo 1986, *Spijkers*, 24/85, EU:C:1986:127.

[55](#) Sentenza dell'11 marzo 1997, *Süzen*, C-13/95, EU:C:1997:141.

[56](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[57](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.

[58](#) Sentenza del 25 gennaio 2001, C-172/99, EU:C:2001:59.
