

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

(N. 130)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale

(BOSCO)

di concerto col Ministro dell'Interno

(RESTIVO)

col Ministro di Grazia e Giustizia

(GONELLA)

e col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

(SCALFARO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 7 AGOSTO 1968

Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi
adibiti al trasporto di cose

ONOREVOLI SENATORI. — Nel vasto settore dei servizi, particolare rilievo economico-giuridico assume quello relativo ai trasporti di persone e di cose, in relazione alla grande importanza che esso riveste nei confronti della collettività, allo sviluppo qualitativo e quantitativo da esso raggiunto e, infine, alla necessità sempre più viva di collegare tra loro e con i centri urbani anche i più piccoli paesi rurali. Si tratta in sostanza, di una fitta rete di servizi collettivi attuati mediante linee ferroviarie, tramviarie, filoviarie, automobilistiche, eccetera, che copre ormai

tutto il territorio nazionale e viene esercitata, sulla base di concessioni e autorizzazioni date dallo Stato o dagli Enti locali, dalle aziende private e da quelle municipalizzate.

Il preminente interesse che il servizio di trasporti presenta nei confronti della generalità dei cittadini, ma, soprattutto, le peculiari caratteristiche e le esigenze connesse con il suo esercizio, hanno reso necessaria l'emanazione di una particolare disciplina, comprendente i diversi e complessi aspetti in cui il servizio stesso si realizza.

È sorta così l'esigenza di integrare tale disciplina per quanto attiene all'orario di lavoro e ai riposi, in modo da conciliare le esigenze di interesse generale con la necessaria tutela dei lavoratori e della loro salute.

È proprio in relazione alle cennate particolari caratteristiche che il regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, relativo alla limitazione dell'orario di lavoro in 8 ore al giorno o 48 settimanali per gli operai ed impiegati delle aziende industriali o commerciali di qualunque natura, all'articolo 1, ultimo comma, dispone che per i servizi pubblici, anche se gestiti da assuntori privati, dovrà provvedersi con separate disposizioni, mentre il regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2657, che ha approvato la tabella delle occupazioni che richiedono un lavoro discontinuo o di semplice attesa o custodia e alle quali, secondo quanto stabilito dall'articolo 3 del summenzionato decreto n. 692, non è applicabile la limitazione dell'orario di lavoro, contempla alla voce n. 8 il « personale addetto ai trasporti di persone e di merci ».

Le separate disposizioni previste dalla legge del 1923, hanno poi trovato attuazione fino ad oggi nel regio decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2328, e successive modificazioni ed estensioni, che ha provveduto a regolare la formazione degli orari di lavoro e dei turni di servizio del personale addetto alla maggior parte dei pubblici servizi di trasporto in concessione e, in armonia coi principi del Codice civile e dei contratti collettivi, nella legge 14 febbraio 1958, n. 138, che concerne gli orari di lavoro ed i riposi — giornaliero e settimanale — del personale degli automezzi extra-urbani adibiti al trasporto di persone.

Essendo tuttavia rimasta esclusa dalla disciplina legislativa l'attività concernente il servizio dei trasporti su strada di cose, ed al fine di completare la regolamentazione della durata del lavoro di tutto il personale viaggiante addetto ai servizi di trasporto su strada — in aderenza a quanto previsto al riguardo al punto 3) del *Memorandum* adottato dalla Commissione dei trasporti interni dell'OIL il 26 febbraio 1954, cui hanno dato la loro adesione a suo tempo le rappre-

sentanze dei lavoratori e dei datori di lavoro — il Ministero del lavoro, d'intesa con quello dei trasporti, ha ora predisposto il presente disegno di legge riguardante gli orari di lavoro ed i riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose.

Su detto provvedimento è stato sentito anche il parere di una apposita Commissione, costituita da rappresentanti delle Organizzazioni sindacali interessate e da esperti.

Nella elaborazione del disegno di legge è stato tenuto conto sia della disciplina già contenuta nella legge 14 febbraio 1958, numero 138, relativa al settore viaggiatori sia del *Memorandum* sopra menzionato, sia della particolare natura dell'attività.

Il provvedimento così elaborato è stato quindi sottoposto al parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro il quale ha espresso l'avviso che la predisposta disciplina legislativa soddisfa nelle sue linee generali le finalità e le esigenze cui si ispira, proponendo alcune lievi modifiche al testo, che sono state accolte, ad eccezione di una, per le ragioni che saranno illustrate a proposito delle norme relative.

Le linee fondamentali ed i criteri ispiratori del provvedimento possono delinearli nel modo che segue.

Con l'articolo 1, primo comma, viene definito il campo di applicazione il quale comprende tutti i conducenti ed il relativo personale viaggiante, impiegato esclusivamente o prevalentemente su motoveicoli, autoveicoli e rimorchi per trasporti di cose su strada e dipendente da aziende comunque esercenti, anche promiscuamente con altre attività, trasporti di cose per conto proprio o per conto terzi, ovvero esercenti servizi pubblici da piazza o servizi pubblici di linea per trasporto di cose.

I destinatari della legge sono quindi i lavoratori le cui mansioni sono svolte direttamente ed esclusivamente per l'esecuzione dell'attività di trasporto di cose e riguardano sostanzialmente i conducenti degli automezzi ed il personale viaggiante adibito al carico ed allo scarico delle cose.

Tuttavia può verificarsi anche il caso di lavoratori che, pur rivestendo una qualifica

diversa da quella propria del personale viaggiante, siano adibiti in modo prevalente a svolgere mansioni connesse con il trasporto di cose, come ad esempio il commesso o il fattorino di una impresa commerciale la quale effettui la consegna delle cose a domicilio della propria clientela o il magazziniere incaricato della distribuzione delle cose. In tale ipotesi si presenterebbero notevoli difficoltà ai fini del computo del lavoro effettivo, secondo quanto stabilito dal successivo articolo 6 del provvedimento in esame, in quanto si dovrebbe tenere conto sia della prestazione lavorativa svolta nel trasporto di cose, in base al citato articolo 6, sia del lavoro eseguito nello svolgimento delle mansioni di commesso, di fattorino o di magazziniere.

Per tali motivi si è stabilito che le norme della legge in parola si applicano al predetto personale viaggiante quando esso sia impiegato in modo prevalente su automezzi adibiti al trasporto di cose.

Per quanto concerne le aziende, la nuova disciplina viene a spiegare la propria efficacia nei confronti di quelle che esercitano tale servizio in maniera esclusiva nonché di quelle le quali, pur operando in settori economici diversi da quello dei trasporti, utilizzano automezzi di loro proprietà per il trasporto di cose per conto proprio.

La ragione di tale estensione deve essere ricercata nella esigenza di salvaguardare da un lato la incolumità pubblica e dall'altro di attuare una tutela comune a tutti i lavoratori adibiti ad automezzi per il trasporto su strada, tenendo presente che prestazioni di lavoro della stessa natura, le quali presentano comuni caratteristiche, debbono necessariamente essere assoggettate, specie in questo campo, ad una unica disciplina.

Fra le aziende rientranti nel campo di applicazione del presente disegno di legge è stata fatta menzione anche di quelle esercenti servizi pubblici di linea per il trasporto di cose in quanto, anche se in pratica oggi non esistono concessioni di tale natura, tuttavia queste sono previste dalla legge 20 giugno 1935 n. 1349, concernente la disciplina dei servizi di trasporto merci me-

diane autoveicoli, e, quindi, in futuro, possono sempre essere realizzabili.

L'articolo 2 — primo comma — stabilisce, in aderenza a quanto già disposto per il settore dei trasporti dei viaggiatori, che la durata del lavoro effettivo del personale viaggiante non può superare le 8 ore al giorno o le 48 settimanali di lavoro.

Il secondo comma dell'articolo citato prevede la possibilità di effettuare il calcolo della durata del lavoro effettivo, sulla base di quattro settimane, a condizione che, ferma restando in tale periodo la media di 48 ore settimanali, in ciascuna delle settimane considerate isolatamente, l'orario non superi le 58 ore.

Tale facoltà è stata prevista in quanto gli orari dei trasporti di cose, per le esigenze tecniche proprie di tale servizio, non possono essere preventivamente determinanti come di norma avviene per i servizi pubblici in concessione concernenti il trasporto dei viaggiatori.

Inoltre, il trasporto di cose può comportare a volte anche serie difficoltà di ordine pratico relativamente al calcolo dell'orario di lavoro nell'ambito della settimana, per cui, pur mantenendo ferma la media settimanale di 48 ore, occorre prevedere anche la possibilità di ripartire l'orario di lavoro del personale interessato su un periodo di tempo più lungo.

Tenuto conto poi di tali particolari esigenze, viene altresì previsto, con il quarto comma, che quando il lavoro non è uniformemente ripartito nei vari giorni della settimana o in un periodo non superiore a quattro settimane, la durata del lavoro non può superare in ogni caso le 11 ore giornaliere.

Nel caso che ricorrano esigenze di esercizio derivanti dalle caratteristiche dei servizi e dalla difficoltà dell'azienda di farvi fronte attraverso l'assunzione di altri lavoratori è ammessa, a mezzo del successivo articolo 3, l'esecuzione del lavoro straordinario che non abbia carattere meramente saltuario.

Con il secondo e terzo comma di detto articolo viene rispettivamente stabilito che,

nei casi consentiti, il lavoro straordinario non può superare le due ore al giorno con un massimo di 12 ore settimanali e che tale prestazione deve essere in ogni caso, remunerata con un aumento di paga, su quella del lavoro ordinario, non inferiore al 25 per cento.

Circa la fissazione dell'ammontare della percentuale dovuta per il lavoro straordinario, nella misura del 25 per cento, si è tenuto conto di quanto stabilito al riguardo dall'articolo 6 della Convenzione internazionale n. 1, concernente la durata del lavoro nell'industria; di fatto la generalità dei contratti collettivi di lavoro prevede in tale misura la maggiorazione per il lavoro straordinario.

La formulazione di detto articolo — che in via di massima si ispira ai principi della legge 30 ottobre 1955, n. 1079, sulla disciplina del lavoro straordinario nelle imprese industriali, adeguandoli tuttavia al particolare settore dei trasporti — risulta identica a quella già usata dal legislatore con l'articolo 3 della legge 14 febbraio 1958, n. 138.

Con l'articolo 4 si è stabilito che quando le esigenze del viaggio lo richiedono, ferma restando la possibilità del calcolo della durata del lavoro effettivo su un periodo di quattro settimane, di cui al secondo comma del precedente articolo 2, allorché sono presenti due conducenti, la durata del lavoro, comprese le ore straordinarie, può raggiungere per ciascun conducente, in un periodo di due settimane consecutive, 14 ore giornaliere due volte la settimana e 13 ore negli altri giorni senza superare comunque in questo periodo un massimo di 146 ore.

In accoglimento della proposta del CNEL è stato soppresso il secondo comma dell'articolo dove si limitava tassativamente l'applicazione della norma ai trasporti a grande distanza e si precisava la nozione relativa.

La fissazione del periodo di guida dell'automezzo, che costituisce uno dei punti più importanti del provvedimento, viene realizzata con l'articolo 5, il quale espressamente prevede che ai conducenti di automezzi non può essere richiesto un servizio

continuativo di guida superiore a 5 ore e che, comunque, fra una ripresa e l'altra del servizio stesso deve intercorrere un intervallo di almeno un'ora. A tal proposito il CNEL ha suggerito che la durata dell'intervallo sia ridotta a mezz'ora; non si è però ritenuto di poter accogliere tale modifica sia per l'esigenza di una adeguata tutela fisico-psichica del lavoratore che per l'interesse generale alla sicurezza stradale, esigenze già riconosciute per gli addetti al trasporto delle persone dalla vigente legge 14 febbraio 1958, n. 138 (art. 5).

Con il terzo comma dello stesso articolo si dispone poi che qualora durante la guida si verificano interruzioni non superiori a 30 minuti primi, dovute ad esigenze di servizio, due di esse devono calcolarsi ai fini della durata massima del periodo continuativo di guida stabilito dal primo comma.

Tali disposizioni non si applicano però ai conducenti di automezzi impiegati nell'ambito urbano.

In considerazione poi, del fatto che le prestazioni svolte dal personale si presentano di varia natura e subiscono a volte talune interruzioni durante le quali il lavoratore resta inoperoso, e avuto riguardo particolarmente alla intensità dello sforzo lavorativo da esse richiesto, l'articolo 6 definisce le prestazioni con carattere di lavoro effettivo e stabilisce per alcune di esse le modalità di computo.

Circa l'articolo in esame, una osservazione merita di essere fatta a proposito della norma contenuta nella lettera e). Con tale disposizione si prevede, e ciò conforme a preciso parere espresso dal Ministero dei trasporti, che, ai fini del lavoro effettivo, venga computato in quota parte, non inferiore al 25 per cento, sia il tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori del veicolo e non nella sua residenza, con il solo obbligo della reperibilità — escluso beninteso il periodo di riposo giornaliero — sia il tempo che il lavoratore che non guida trascorre inoperoso a bordo del veicolo.

L'articolo 7 stabilisce che, fermo quanto disposto dall'articolo 124, terzo comma, del testo unico, approvato con decreto del Pre-

sidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel corso di un periodo di 24 ore, considerato dall'inizio della giornata lavorativa, il personale viaggiante deve beneficiare di un riposo giornaliero ininterrotto, la cui durata media, computata su un periodo non eccedente le 4 settimane, non deve essere inferiore ad 11 ore, fatta eccezione per le operazioni e i servizi di trasporto che comportino una interruzione di lavoro di una certa entità oppure che a bordo del veicolo vi siano due conducenti, nel qual caso il riposo può essere ridotto a 8 ore.

Si è ritenuto opportuno ribadire, all'inizio dell'articolo in esame, che, per quanto attiene al riposo giornaliero, è fatto salvo il disposto dell'articolo 124, terzo comma, del Codice della strada, che stabilisce per ciascun conducente un riposo da fermo di almeno 6 ore ogni 24 di viaggio, tenuto conto del fatto che le due norme sono destinate a coesistere, ed, al fine di evitare che possano sorgere dubbi circa una abrogazione dell'articolo 124 del Codice della strada o, comunque, incertezze interpretative.

L'articolo 8 stabilisce, invece, il diritto per tutto il personale ad un riposo settimanale di 24 ore da usufruire nella sua residenza e senza il pregiudizio del riposo continuativo giornaliero e delle ferie. Tale riposo deve essere dato possibilmente di domenica e deve di regola essere immediatamente preceduto dal periodo di riposo giornaliero allo scopo di impedire che il riposo settimanale decorra dal momento della cessazione del lavoro con la conseguente perdita da parte del lavoratore del periodo di riposo giornaliero. È anche prevista, quando sia reso necessario dalle esigenze del servizio o vi sia accordo tra le parti, la possibilità di cumulare due riposi settimanali consecutivi.

Il personale può essere tenuto, nei casi di forza maggiore, di eventi impreveduti e di

avvenimenti fortuiti, secondo quanto stabilito dall'articolo 9, a prestare ulteriormente la propria opera purchè tale prestazione gli sia retribuita come lavoro straordinario o compensata con equivalente periodo di riposo.

L'articolo 10 fa obbligo ai datori di lavoro nei trasporti di cose il cui esercizio ha carattere di continuità, di compilare i turni di servizio e di affiggerli nei depositi e nelle rimesse in modo che il personale possa prenderne tempestiva conoscenza.

Gli articoli 11 e 12 si riferiscono rispettivamente alla vigilanza per l'applicazione della legge ed alle modalità concernenti il processo verbale, e la sua sottoscrizione.

L'articolo 13, infine, riguarda le sanzioni, comminando a carico dei datori di lavoro inadempienti una ammenda da lire 5.000 a lire 15.000 per ciascun lavoratore occupato nell'attività di trasporto.

Inoltre, viene stabilito che, nel caso di violazione sia dell'articolo 7 della legge, che dell'articolo 124, terzo comma, del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, va applicata la sanzione più grave.

Nel caso poi di recidiva specifica, è prevista la revoca della concessione, della autorizzazione o della licenza, da parte dell'Autorità competente, qualora l'esercente non ottemperi alla diffida rivoltagli dall'Autorità stessa di eliminare, entro il termine massimo di 30 giorni, le inosservanze che hanno dato luogo alla condanna.

La revoca comporta anche l'incameramento della cauzione ove questa sia stata prestata.

* * *

Il presente disegno di legge è decaduto per la fine della 4^a legislatura.

PARERE ESPRESSO DAL CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

I.

PREMESSE

Il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale chiedeva, in data 22 settembre 1962, a nome del Governo, il parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro sullo schema di disegno di legge concernente la disciplina degli orari di lavoro e dei riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose, fissando al 15 novembre il termine per la comunicazione della pronuncia.

Il Presidente del CNEL, a norma dell'articolo 36 del Regolamento, affidava l'esame preliminare dello schema alla Commissione permanente per il lavoro, la previdenza sociale e la cooperazione.

La Commissione conferiva al consigliere Antonizzi l'incarico di relatore e, nel corso dei propri lavori, avvertiva la opportunità di sentire direttamente i rappresentanti delle Amministrazioni dello Stato e degli Enti particolarmente interessati e di integrare nel contempo la documentazione già acquisita.

Sulla base delle considerazioni svolte e delle conclusioni formulate dalla Commissione, lo schema è stato sottoposto all'assemblea del CNEL che, nella seduta del 13 novembre 1962, ha approvato la presente pronuncia.

Lo schema di disegno di legge si uniforma, nelle sue linee essenziali, alle disposizioni di un *Memorandum* che venne adottato nel 1954 dalla Commissione dei trasporti interni della Organizzazione internazionale del lavoro ed al quale poi aderirono le rappresentanze dei lavoratori e dei datori di lavoro.

Il campo di applicazione della proposta disciplina legislativa (articolo 1 dello sche-

ma) si riferisce al personale viaggiante impiegato esclusivamente o prevalentemente su motoveicoli, autoveicoli per trasporti di cose su strada e dipendente da aziende comunque esercenti, anche promiscuamente con altre attività, trasporto di cose per conto proprio o per conto di terzi, ovvero esercenti servizi pubblici da piazza o servizi pubblici di linea per il trasporto di cose.

Le disposizioni dello schema, che consta di 13 articoli, stabiliscono i periodi utili computabili come lavoro effettivo (8 ore giornaliere o 48 settimanali, con la possibilità di calcolare la durata del lavoro effettivo su più lunghi periodi massimi): articoli 2, 4, 6; la durata massima del servizio di guida (5 ore continuative): articolo 5; le modalità e la maggiore retribuzione per il lavoro straordinario (articolo 3); disciplinano il riposo giornaliero e settimanale (articoli 7 e 8), le ammesse deroghe ai previsti limiti di orario (articolo 9), i turni di servizio (articolo 10), prevedono la vigilanza e la osservanza della legge (articolo 11), le modalità dei processi verbali di contravvenzione (articolo 12), le sanzioni (articolo 13).

Il Ministro proponente ha comunicato che nell'elaborazione dello schema, predisposto di concerto con il Ministro per i trasporti e con il Ministro per la grazia e giustizia, sono state considerate le osservazioni delle associazioni sindacali interessate.

II.

MOTIVI

1. — NECESSITÀ DELLA PROPOSTA DISCIPLINA.

La categoria di lavoratori, cui si riferisce lo schema, non è soggetta alla disciplina ge-

nerale dell'orario di lavoro stabilita dal regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, per i dipendenti delle aziende industriali e commerciali, in quanto ricade sotto la esclusione disposta dall'articolo 3 dello stesso regio decreto-legge per le occupazioni che richiedono un lavoro discontinuo o di semplice attesa o custodia. La tabella di tali occupazioni, approvata con il regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2657, contempla infatti al n. 8, il personale addetto ai trasporti di persone e di merci.

Per la maggior parte dei pubblici servizi di trasporto in concessione (non automobilistici), gli orari di lavoro e i turni di servizio erano disciplinati dal regio decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2328, successivamente modificato ed integrato. Quanto ai lavoratori addetti alle altre attività di trasporto, il problema venne affrontato fin dal 1950 dalla Commissione di studio per l'equo trattamento presso il Ministero dei trasporti, in considerazione della duplice esigenza di assicurare una efficace tutela delle loro condizioni di lavoro e di garantire, con la sicurezza del personale stesso, la pubblica incolumità di fronte al sempre crescente sviluppo del traffico stradale. Nel quadro di tali esigenze la legge 14 febbraio 1958, n. 138, disciplinava l'orario di lavoro per il personale degli automezzi extraurbani adibiti al trasporto di persone.

La necessità di adottare un'analoga disciplina della materia per il personale di automezzi adibiti al trasporto di cose si ricollega alle medesime ragioni che hanno determinato la regolamentazione dell'orario di lavoro negli altri settori e che trovano un'alta conferma nel richiamato *Memorandum* della Commissione dell'OIL; il quale, pur non impegnando sul piano giuridico gli Stati membri, pone una serie di direttive di cui non può disconoscersi il valore ai fini dello svolgimento delle legislazioni nazionali.

Le peculiari finalità sociali della limitazione dell'orario di lavoro, che attengono insieme alla tutela dell'integrità fisica ed all'elevamento delle condizioni di vita dei

lavoratori, sussistono certamente anche per la categoria che viene ora in considerazione, e che, allo stato attuale della legislazione, continua a trovarsi in una posizione ingiustificatamente deteriore rispetto ad altre categorie di prestatori d'opera, la cui attività presenta caratteri non dissimili e richiede prestazioni di non maggiore entità.

Il concetto di lavoro discontinuo ha dato luogo a notevoli perplessità. Si è generalmente ritenuto che i caratteri del lavoro discontinuo sussistano nelle attività che vengono effettuate saltuariamente. Ma in concreto non è agevole stabilire se tutti i periodi di tempo nei quali manca una specifica prestazione possano equipararsi ad una condizione di riposo non computabile, come tale, ai fini dell'orario di lavoro. Tra le situazioni, per le quali permangono i più gravi dubbi è da annoverare quella relativa al tempo che l'autista trascorre a bordo del veicolo senza guidare, ma restando tuttavia soggetto ai disagi del viaggio e ad un conseguente dispendio di energia. Pertanto si ritiene che il personale addetto agli automezzi adibiti al trasporto di cose non possa restare incluso nella tabella delle attività discontinue che, come si è ricordato, non contemplava il personale dei pubblici servizi di trasporto in concessione, già assoggettato alla disciplina dell'orario di lavoro, ed è poi divenuta inoperante nel settore dei servizi automobilistici per il trasporto di persone. È da aggiungere che la suddetta tabella risale ad un'epoca in cui ben diversi erano lo sviluppo della motorizzazione e le condizioni della circolazione stradale, che oggi è certamente di gran lunga più pericolosa e difficoltosa e richiede, soprattutto da parte del personale addetto alla guida, una attività estremamente logorante.

Quanto alla portata sociale del provvedimento in esame, è da tenere presente che, secondo i dati forniti al Consiglio dall'Ente autotrasporti merci, i lavoratori addetti ai trasporti automobilistici di cose ascendano ad oltre un milione. Parallelamente, per quel che attiene alla maggiore tutela che la limitazione dell'orario di lavoro può assicurare all'incolumità fisica dei dipendenti e dei

terzi, va rilevato che, secondo i dati raccolti dall'Istituto centrale di statistica, gli incidenti stradali riferentisi agli autoveicoli adibiti al trasporto merci ascendono, per il solo anno 1961, a 22.946 con 1.737 morti e 16.537 feriti. Tali cifre rappresentano, rispettivamente, il 7,48 per cento del numero complessivo degli incidenti automobilistici (306.889), il 19,35 per cento di quello dei morti (8.977), il 7,55 per cento di quello dei feriti (218.945).

L'intervento del legislatore nella subietta materia è reso ancor più necessario dalla particolare situazione sindacale del settore. Infatti, la diversificazione delle imprese nei riflessi dell'inquadramento sindacale ha determinato, nel campo della regolamentazione collettiva dei rapporti di lavoro, una molteplicità di situazioni che è stata anche di ostacolo all'applicazione delle leggi sulla efficacia *erga omnes* dei contratti collettivi.

Per tali ragioni il Consiglio ha convenuto nella valutazione positiva delle esigenze che lo schema proposto è diretto a soddisfare.

Da parte di alcuni consiglieri è stata peraltro sostenuta la opportunità di subordinare la disciplina della materia alle deliberazioni che dovranno essere adottate dagli Organi della Comunità economica europea in relazione alle norme del Trattato di Roma che prevedono una politica comune dei trasporti e l'armonizzazione delle legislazioni sociali. Al riguardo si è fatto richiamo al programma stabilito dalla Commissione CEE il 23 maggio 1962 (con riferimento ad un precedente *Memorandum*) per addivenire negli anni 1963-65 alla suddetta armonizzazione nel settore dei trasporti con specifico riferimento all'orario di lavoro ed alle altre condizioni di impiego.

La maggioranza del Consiglio, pur tenendo presenti gli obiettivi da conseguire in sede comunitaria, ha ritenuto che il predisposto programma della futura armonizzazione, avente nell'attuale fase un valore solo indicativo, non possa comportare il rinvio di un provvedimento che, come quello in esame, risponde ad esigenze indilazionabili,

avvertite anche dagli altri Paesi della CEE che *medio tempore* hanno disciplinato la medesima materia. Peraltro nelle conclusioni del parere viene prospettata la opportunità di vagliare le norme in materia nel quadro più generale dell'armonizzazione delle legislazioni sociali nell'ambito della Comunità economica europea. Come è stato esplicitamente chiarito nel corso della discussione, questa raccomandazione si riferisce agli ulteriori interventi legislativi che si rendano necessari in dipendenza delle deliberazioni comunitarie.

2. — SFERA DI APPLICAZIONE.

A) Nell'esame preliminare dello schema, alcuni consiglieri hanno sostenuto la opportunità di comprendere nella sfera del provvedimento anche i conduttori-proprietari di automezzi che svolgano l'attività di trasporto di cose per conto terzi. Questa tesi, già restata in minoranza in sede di Commissione, non ha trovato accoglimento neppure nell'Assemblea, in quanto è prevalsa la considerazione che i suddetti proprietari-conduttori, svolgendo un'attività autonoma simile a quella degli artigiani imprenditori, non possono essere soggetti ad un regime giuridico che è proprio dei lavoratori subordinati. Si è altresì osservato che, nei confronti di tale categoria, separatamente contemplata nel citato *Memorandum* dell'OIL, il problema attiene essenzialmente alla sicurezza del traffico stradale e va quindi studiato e risolto in una diversa sede legislativa.

B) In sede di Assemblea è stato presentato un emendamento inteso ad escludere dalla disciplina in esame il personale delle imprese che esercitano i trasporti urbani. A sostegno di tale richiesta, già formulata in sede di Commissione, si rilevava che i servizi urbani di trasporto di cose (ad esempio: carni, latte, effetti postali, rifiuti, eccetera) presentano caratteri diversi da quelli del trasporto extraurbano, come si potrebbe desumere dalle limitazioni e dai divieti che restringono in ore determinate la circola-

zione degli autocarri nei centri urbani, provocando, per effetto dei periodi di attesa, sensibili riduzioni della durata effettiva di guida e delle operazioni di carico e scarico. Conseguentemente, per i servizi urbani sarebbero state comunque necessarie norme particolari.

Contro questo emendamento si è obiettato che, proprio nell'ambito urbano, la guida degli automezzi richiede maggiore tensione psichica e maggiore sforzo fisico, sicchè la esclusione dei trasporti urbani sarebbe in aperto contrasto con le finalità del provvedimento che attengono precisamente alla tutela dell'integrità fisica del lavoratore. Si è soggiunto che in concreto non sarebbe sempre possibile distinguere, nelle imprese che esercitano promiscuamente trasporti urbani ed extraurbani, il personale addetto all'uno o all'altro dei servizi, in quanto i dipendenti potrebbero essere alternativamente utilizzati secondo le esigenze.

Al riguardo, l'Assemblea del Consiglio si è trovata nettamente divisa, ma l'emendamento non ha ottenuto la maggioranza dei voti.

C) Sempre in ordine alla sfera di applicazione è stata avanzata una proposta diretta ad escludere dalla prevista disciplina le imprese di diversa natura che svolgono direttamente servizi di trasporto nell'interesse della loro attività economica. Tale proposta poggiava sul rilievo che il personale impiegato nei trasporti di tali imprese è addetto alla guida in modo molto saltuario.

L'Assemblea ha però considerato che, mentre l'articolo 1 dello schema già limita la disciplina dell'orario di lavoro al « personale viaggiante impiegato esclusivamente o prevalentemente su motoveicoli, autoveicoli e rimorchi per trasporti di cose su strada », la esclusione prospettata in via assoluta per le suindicate imprese verrebbe a svuotare il provvedimento del suo contenuto in misura sensibile, come può desumersi dai dati forniti dall'Ente autotrasporti merci in ordine alla consistenza degli automezzi adibiti al

trasporto di cose, ripartiti per settore di attività economica. Su un parco di n. 763.444 automezzi, 436.000 circa sono condotti dai proprietari. Dei restanti autoveicoli (327.444) soltanto 48.933 sono adibiti al trasporto per conto terzi, mentre gli altri 278.511 risultano così suddivisi: 156.991 autoveicoli di imprese commerciali, 89.590 di imprese industriali, 23.048 per attività generiche, 8.882 di aziende agricole. Di conseguenza, soltanto il 20,5 per cento del parco degli autoveicoli è gestito da imprese di autotrasporti, mentre il 79,5 per cento appartiene ai suindicati settori. Gli autoveicoli adibiti al trasporto per conto terzi appartengono a ben 126.731 imprese, inclusi i proprietari conducenti, con una media di 1,23 per impresa e con sole 510 ditte (0,4 per cento) che dispongono di più di 10 automezzi.

D) Del pari non sono state accolte dalla maggioranza del Consiglio le ragioni addotte contro la unicità della disciplina che lo schema pone per i dipendenti addetti alla guida ed il personale viaggiante che svolge differenti prestazioni. Il Consiglio ha infatti considerato che tutto il personale viaggiante è sottoposto ai medesimi disagi che l'attività dei trasporti su strada comporta, sicchè il regime dell'orario di lavoro non può non essere identico, come prevede anche il citato *Memorandum* dell'OIL.

3. — LAVORO STRAORDINARIO.

L'articolo 3, ultimo comma, dello schema dispone che il lavoro straordinario deve essere, in ogni caso, remunerato con un aumento di paga, su quella del lavoro ordinario, non inferiore al 25 per cento. Nel Consiglio si sono manifestate tesi contrastanti in ordine alla possibilità di dettare norme di contenuto economico, come quella ora richiamata in un provvedimento legislativo avente come specifico oggetto la disciplina dell'orario di lavoro.

Da parte di molti consiglieri si è sostenuto che la determinazione delle condizioni economiche debba essere lasciata ai con-

tratti collettivi di lavoro. Al riguardo si è ricordato che in tal senso ha disposto, proprio sul punto del lavoro straordinario, la legge n. 138 del 1958, riguardante il personale degli automezzi pubblici di linee extraurbane per il trasporto dei viaggiatori; e si è altresì fatto richiamo al più volte citato *Memorandum* dell'OIL. Contro questa tesi si è da altri opposto che il rinvio ai contratti collettivi sarebbe inficiato di illegittimità costituzionale in quanto l'articolo 39 della Costituzione non ha ancora avuto attuazione; ed a nulla rileverebbe invocare i precedenti legislativi esistenti in materia, come ad esempio la legge sul collocamento del 1949 e quella sull'apprendistato del 1955, giacchè la legittimità costituzionale delle norme di rinvio contenute nelle citate leggi ha dato luogo a gravi dubbi. A tale rilievo di incostituzionalità si è peraltro replicato che la Corte costituzionale ha già statuito che le suaccennate disposizioni legislative sono da ritenere legittime, in quanto lasciano immutata la situazione attuale, senza porre in essere alcun contrasto con l'articolo 39 della Costituzione.

In conclusione, il Consiglio ha considerato che la disciplina di aspetti economici del rapporto di lavoro (certamente non preclusa alla legge almeno allo stato attuale dell'ordinamento sindacale) può essere opportuna in alcune situazioni come quella in esame.

4. — TRASPORTI A GRANDE DISTANZA.

L'articolo 4 dello schema stabilisce che debbano considerarsi trasporti a grande distanza « quelli nei quali il viaggio di andata e ritorno esiga più di 9 ore di guida oppure comporti un percorso di oltre 450 chilometri ». Per questi trasporti è consentito, allorché sugli autoveicoli siano presenti due conducenti, che la durata del lavoro, comprese le ore straordinarie, raggiunga per ciascun conducente, in un periodo di due settimane consecutive, 14 ore giornaliere due volte la settimana e 13 ore negli altri giorni, senza superare comunque in questo periodo un massimo di 146 ore.

In considerazione delle reali situazioni che caratterizzano i trasporti di cose su strada, il Consiglio è dell'avviso che la possibilità di calcolare la durata di lavoro nei limiti stabiliti dalla citata disposizione debba essere subordinata alla sola condizione che sull'autoveicolo siano presenti due autisti, e non alla lunghezza del viaggio o alla sua durata.

Per i trasporti a lunga distanza era stata presentata nel corso della discussione una proposta avente per oggetto il conferimento di una delega legislativa al Governo per la istituzione di un foglio di viaggio o di un libretto di controllo. Ma il Consiglio, pur riconoscendo la utilità di una tale forma di controllo, riteneva preferibile il rinvio dell'esame della questione, anche in relazione agli studi in corso nelle sedi comunitarie per l'adozione di un documento da valere in tutti gli Stati per i trasporti internazionali.

5. — SERVIZIO DI GUIDA.

Il Consiglio è stato concorde nel ritenere che l'intervallo di almeno un'ora previsto dall'articolo 5 per la ripresa del servizio di guida possa essere ridotto a mezz'ora, sembrando sufficiente questo minore periodo per il necessario riposo del conducente.

6. — COMPUTO DEL LAVORO EFFETTIVO.

L'articolo 6, nel determinare i criteri per il computo del lavoro effettivo, stabilisce, alla lettera e), che va in esso compresa « una aliquota non inferiore al 25 per cento del periodo di tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori residenza col solo obbligo della reperibilità, sia a bordo che fuori del veicolo, escluso il periodo di riposo giornaliero di cui all'articolo 7 ». Nell'esame preliminare dello schema, alcuni consiglieri suggerirono una modificazione della norma per il computo dell'intero periodo suindicato come lavoro effettivo. Ma, subito abbandonata questa proposta, si ebbe a prospettare l'opportunità di aumentare l'ali-

quota di tempo computabile dal 25 al 50 per cento per i periodi di inoperosità trascorsi a bordo del veicolo « anche se munito di cuccetta ». Contro questa proposta si è però obiettato che l'applicazione della norma così modificata presupporrebbe l'impiego di tre autisti, tenuto conto dei periodi dei lavori di guida e degli intervalli di riposo nell'ambito dell'intero orario di lavoro.

Il Consiglio non ha ritenuto di accogliere il suddetto aumento di percentuale, considerando che l'impiego di tre autisti comporterebbe comunque un sensibile aggravio del costo dei trasporti. Del pari, non ha trovato accoglimento una proposta per la riduzione dell'aliquota al 12 per cento, limitatamente ai periodi trascorsi fuori del veicolo (in analogia con quanto disposto dalla legge n. 138 del 1958), essendo sembrato al Consiglio del tutto inadeguata la minore percentuale, in rapporto al disagio che il lavoratore subisce fuori residenza. Si è pure esclusa la opportunità di far rinvio, anche su questo punto, ai contratti collettivi di lavoro.

Quanto alla lettera c) dell'articolo 6, che contempla « il tempo durante il quale il lavoratore resta a disposizione del datore di lavoro o esegue gli ordini di questo sia sull'automezzo che non », il Consiglio è dell'avviso che, ad evitare dubbi interpretativi, convenga sostituire alla espressione « o esegue gli ordini », la seguente: « per eseguire gli ordini ».

7. — RIPOSO GIORNALIERO.

In ordine alle precauzioni richieste dall'articolo 7 per garantire la sicurezza del veicolo e del relativo carico durante i periodi di riposo giornaliero e le interruzioni di lavoro, il Consiglio non ha ritenuto di accogliere le maggiori specificazioni che da alcuni erano state suggerite, in quanto è sembrato che il concetto di necessità assorba ogni altra condizione.

8. — RIPOSO SETTIMANALE.

Secondo la richiesta di alcuni consiglieri, il diritto a fruire del riposo settimanale nel luogo della residenza dovrebbe essere riconosciuto soltanto in via « normale », sì da soddisfare le esigenze di servizio che eventualmente richiedano la presenza del lavoratore in un luogo diverso.

La maggioranza dell'Assemblea ha ritenuto però che tale innovazione, a prescindere dal danno economico che potrebbe derivare al lavoratore, verrebbe ad alterare i caratteri propri del riposo settimanale.

III.

CONCLUSIONI

Il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro esprime l'avviso che la predisposta disciplina legislativa soddisfi nelle sue linee generali le esigenze che la suggeriscono e le finalità alle quali s'ispira, pur riconoscendo l'opportunità di vagliare le norme proposte nel quadro più generale dell'armonizzazione delle legislazioni sociali dei Paesi della Comunità economica europea.

Ritiene tuttavia di proporre le seguenti modifiche:

1) la ripresa del servizio di guida può essere consentita trascorso un intervallo di almeno mezz'ora (articolo 5);

2) subordinare la possibilità di calcolare la durata di lavoro prevista nell'articolo 4 alla sola condizione che sull'autoveicolo siano presenti due autisti, e non al limite della lunghezza del viaggio o alla sua durata;

3) nella lettera c) dell'articolo 6 sostituire alla espressione: « resta a disposizione del datore di lavoro o esegue gli ordini », la seguente: « resta a disposizione del datore di lavoro per eseguire gli ordini ».

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Campo di applicazione).

Le norme della presente legge si applicano al personale viaggiante impiegato esclusivamente o prevalentemente su motoveicoli, autoveicoli e rimorchi per trasporti di cose su strada e dipendente da aziende comunque esercenti, anche promiscuamente con altre attività, trasporto di cose per conto proprio o per conto di terzi, ovvero esercenti servizi pubblici da piazza o servizi pubblici di linea per il trasporto di cose.

Art. 2.

(Durata lavoro effettivo).

La durata del lavoro effettivo del personale viaggiante di cui all'articolo 1 non può eccedere le 8 ore giornaliere o le 48 settimanali.

Il calcolo della durata del lavoro effettivo può essere attuato su un periodo non superiore a quattro settimane.

In tale caso la durata normale del lavoro effettivo non può superare nè le 58 ore in ciascuna delle settimane considerate isolatamente, nè le 48 ore di media per settimana.

Allorchè il lavoro non è ripartito uniformemente nei vari giorni della settimana o in un periodo non superiore a quattro settimane, la durata del lavoro effettivo non può superare in ogni caso le 11 ore giornaliere.

Art. 3.

(Lavoro straordinario).

L'esecuzione del lavoro straordinario che non abbia carattere meramente saltuario è ammessa per il personale di cui al primo comma del precedente articolo 1 nei casi in cui essa sia richiesta da esigenze di eser-

cizio derivanti dalle caratteristiche dei servizi e dalla provata difficoltà dell'azienda di farvi fronte attraverso l'assunzione di altri lavoratori.

Il lavoro straordinario, nei casi consentiti ai sensi del comma precedente, non può superare le 2 ore al giorno con un massimo di 12 ore settimanali. La sua esecuzione deve essere denunciata all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione ed all'Ispettorato del lavoro competente per territorio, entro 48 ore dall'inizio, indicando i motivi che hanno imposto il ricorso al lavoro straordinario.

Il lavoro straordinario deve essere, in ogni caso, remunerato con un aumento di paga, su quella del lavoro ordinario, non inferiore al 25 per cento.

Art. 4.

(Durata lavoro sugli autoveicoli con due conducenti).

Ferma restando la possibilità del calcolo della durata del lavoro effettivo su un periodo di quattro settimane, di cui al secondo comma del precedente articolo 2, quando le esigenze del viaggio lo richiedono e purchè sugli autoveicoli siano presenti due conducenti, la durata del lavoro, comprese le ore straordinarie, può raggiungere per ciascun conducente, in un periodo di due settimane consecutive, 14 ore giornaliere due volte la settimana e 13 ore negli altri giorni, senza superare comunque in questo periodo un massimo di 146 ore.

Art. 5.

(Servizio di guida).

Ai conducenti degli automezzi non può essere richiesto un servizio continuativo di guida superiore alle ore 5.

Non è consentita la ripresa del servizio di guida ove non sia trascorso un intervallo di almeno un'ora.

Qualora durante la guida si verificano per esigenze di servizio interruzioni non su-

periori a 30 minuti primi, due di esse devono calcolarsi ai fini della durata massima del periodo continuativo di guida stabilito nel primo comma.

Le norme di cui ai commi precedenti non si applicano ai conducenti di automezzi impiegati nell'ambito urbano.

Art. 6.

(Computo lavoro effettivo).

Si computa come lavoro effettivo per il personale viaggiante:

a) il tempo occorrente per la preparazione dell'automezzo prima dell'inizio del viaggio ed al termine di esso;

b) il tempo impiegato per la guida dell'automezzo;

c) il tempo durante il quale il lavoratore resta a disposizione del datore di lavoro per eseguire gli ordini di questo sia sull'automezzo che non, e quello impiegato in autorimessa o durante il viaggio per qualsiasi lavoro di accudienza, manutenzione o riparazione dell'automezzo;

d) il tempo impiegato in prestazioni accessorie al carico ed allo scarico delle cose e nelle operazioni di carico e scarico quando si tratti di personale di fatica;

e) un'aliquota non inferiore al 25 per cento del periodo di tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori residenza con il solo obbligo della reperibilità, sia a bordo che fuori del veicolo, escluso il periodo di riposo giornaliero di cui all'articolo 7.

Art. 7.

(Riposo giornaliero).

Fermo quanto disposto dall'articolo 124, terzo comma, del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, nel corso di un periodo di 24 ore, considerato dall'inizio della giornata lavorativa, il personale viaggiante deve beneficiare di un riposo ininterrotto, la cui durata media, computata su un pe-

riodo non eccedente le 4 settimane, non deve essere inferiore a 11 ore, a condizione:

a) che la durata del riposo giornaliero, preso isolatamente, non sia in alcun caso inferiore a 8 ore;

b) che il riposo settimanale non sia preso in considerazione nel calcolo della media di cui al primo comma.

I periodi di riposo di cui al comma precedente possono essere ridotti ad un minimo di durata non inferiore a 8 ore nel caso in cui le operazioni e i servizi di trasporto comportino una interruzione di lavoro di almeno due ore o due interruzioni ciascuna non inferiore ad un'ora oppure se vi siano due conducenti a bordo dell'automezzo e se questo è attrezzato in modo da permettere ad uno dei conducenti di riposare disteso durante il viaggio.

Durante il periodo di riposo e le interruzioni di cui ai commi precedenti il personale viaggiante deve essere lasciato libero da qualunque servizio e non deve essere tenuto a restare sull'autoveicolo o presso di esso, semprechè da parte sua siano state adottate le precauzioni necessarie allo scopo di garantire la sicurezza del veicolo e del relativo carico.

Art. 8.

(Riposo settimanale).

Il personale viaggiante ha diritto ad un riposo settimanale di 24 ore, che possibilmente deve essere dato di domenica, da usufruire nella sua residenza e senza pregiudizio del riposo continuativo giornaliero e delle ferie stabilite dai contratti di lavoro.

Il riposo settimanale deve, di regola, essere immediatamente preceduto dal periodo di riposo giornaliero.

È consentito il cumulo di due riposi settimanali consecutivi quando sia reso necessario dalle esigenze di servizio.

Art. 9.

(Deroghe).

Nei casi di forza maggiore, di eventi imprevisi sopraggiunti in viaggio e di avve-

nimenti fortuiti, il personale è tenuto a prestare la propria opera, dopo i limiti di orario previsti dai precedenti articoli, purchè l'eccedenza della prestazione gli sia retribuita come lavoro straordinario o compensata con equivalente periodo di riposo.

Art. 10.

(Turni di servizio).

Nei trasporti di cose il cui esercizio ha carattere di continuità è fatto obbligo al datore di lavoro di compilare i turni di servizio e di affiggerli nei depositi e nelle rimesse in modo che il personale possa prenderne tempestiva conoscenza.

Art. 11.

(Vigilanza).

La vigilanza per l'applicazione delle presenti disposizioni è esercitata, anche disgiuntamente, dagli Ispettorati del lavoro, dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, nonchè, per quanto attiene alla disciplina inerente alla sicurezza e alla polizia stradale, dai funzionari, ufficiali e agenti cui spetta ai sensi del primo comma dell'articolo 137 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

Art. 12.

(Processo verbale).

Le contravvenzioni alla presente legge devono risultare da apposito processo verbale, firmato dal titolare dell'azienda o da un suo rappresentante o da chi ha la direzione o la sorveglianza del lavoro.

In esso devono essere indicati i dati di fatto costituenti le infrazioni, il quantitativo del personale viaggiante impiegato nelle attività di trasporto al quale si riferisce la contravvenzione e tutte le altre informazioni necessarie per il giudizio. Devono essere pure inserite in esso le dichiarazioni che

riterrà di far presente, nel proprio interesse, il titolare, il rappresentante, il direttore o il sorvegliante. Se costoro non possono o si rifiutano di firmare il processo verbale, ne vien fatta menzione indicandone le ragioni.

Il processo verbale della contravvenzione viene trasmesso all'Autorità giudiziaria competente. Copia dello stesso viene inviata, entro cinque giorni, al capo dell'Ispettorato del lavoro ed al capo dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competenti per territorio.

Art. 13.

(Sanzioni).

Chiunque contravviene alle norme della presente legge concernente il personale viaggiante di cui all'articolo 1 è punito con l'ammenda da lire 5.000 a lire 15.000 per ciascun lavoratore, occupato nell'attività di trasporto, al quale la contravvenzione si riferisce.

Nel caso in cui la violazione delle disposizioni dell'articolo 7 della presente legge concorra con quella della disposizione dell'articolo 124, terzo comma, del testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, è applicata la sanzione più grave.

In caso di recidiva specifica, l'Autorità che ha rilasciato la concessione, l'autorizzazione o la licenza, può procedere, anche su proposta dell'Ispettorato del lavoro, alla revoca dei provvedimenti predetti quando l'esercente non ottemperi alla diffida rivoltagli dall'autorità concedente, per eliminare, entro il termine massimo di 30 giorni, le inosservanze che hanno dato luogo alla condanna. La revoca comporta anche l'incameramento della cauzione ove questa sia stata prestata.

L'adozione del provvedimento di cui al terzo comma del presente articolo ha luogo su conforme parere del Ministero dei trasporti salvo il caso in cui detto provvedimento sia adottato dallo stesso Ministero.