

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

(N. 456-A)

Relazione e testo degli articoli approvati dalla 10<sup>a</sup> Commissione permanente  
(LAVORO, EMIGRAZIONE, PREVIDENZA SOCIALE)

(RELATORE ANGELINI CESARE)

## DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale

di concerto col Ministro dell'Interno

col Ministro di Grazia e Giustizia

e col Ministro dei Trasporti e dell'Aviazione Civile

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 MARZO 1964

---

Comunicata alla Presidenza il 27 maggio 1964

---

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

---

ONOREVOLI SENATORI. — La 10<sup>a</sup> Commissione lavoro e previdenza sociale ha discusso in sede redigente il disegno di legge n. 456 relativo agli « orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose » approvando i singoli articoli del testo governativo sul quale si era già pronunciato in modo favorevole il CNEL. Questo disegno di legge passa ora alla definitiva approvazione del Senato.

Come è noto, il regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, relativo alla limitazione dell'orario del lavoro in 8 ore al giorno e 48 settimanali per operai ed impiegati delle aziende industriali e commerciali di qualsiasi natura, dispone che per i servizi pubblici gestiti anche da privati, dovrà provvedersi con altre disposizioni; ma già nel 1923, con regio-decreto n. 2657, il personale addetto ai trasporti di persone e di merci veniva incluso tra quelli che effettuano un lavoro discontinuo o di semplice attesa o custodia, per il quale non era applicabile la limitazione dell'orario di lavoro.

Successivamente, e cioè con legge 14 febbraio 1958, n. 138, fu provveduto invece a regolamentare l'orario di lavoro ed i riposi per il personale degli automezzi adibiti ai trasporti delle persone. Rimaneva però sempre escluso dalla disciplina legislativa il personale viaggiante addetto ai trasporti di cose su strada. A ciò si provvede con il presente disegno di legge, in aderenza anche a quanto previsto al punto 3 del *memorandum* adottato dalla Commissione dei trasporti dell'O.I.L. il 23 febbraio 1954, cui a suo tempo hanno dato la loro adesione le rappresentanze dei lavoratori, dei datori di lavoro, nonché il nostro Ministero del lavoro, d'intesa con quello dei trasporti.

Credo non sfugga a nessuno l'inderogabile necessità di intervenire in materia di orario di lavoro e di riposi in un settore così importante come è quello relativo agli autotrasporti delle cose, tanto più che il Parlamento, come già ho detto, ha da tempo provveduto per il personale adibito ai trasporti delle persone, giacchè, con la limitazione degli orari di lavoro, oltre a provvedere alla

tutela della integrità psico-fisica dei lavoratori, si incide positivamente sulla sicurezza della circolazione degli autoveicoli. È infatti noto che troppi incidenti avvengono proprio per la stanchezza dei conducenti a causa di prolungati turni di lavoro.

L'Istituto centrale di statistica riferisce che nel solo anno 1961 gli incidenti stradali riferentesi agli autoveicoli adibiti al trasporto delle merci ascendevano a n. 22.946 con 1.773 morti e 16.537 feriti. Tali cifre rappresentano, rispettivamente, il 7,48 per cento del numero complessivo degli incidenti automobilistici, che furono in quell'anno 306.899; il 19,35 per cento di quello dei morti, che furono 8.977, ed il 7,55 per cento di quello dei feriti, che furono 218.945.

È vero che con l'approvazione di questo provvedimento sfuggono alla vigilanza degli orari e dei riposi i conducenti proprietari, i quali dispongono di 436.000 automezzi su un parco che ne conta circa 800.000. Ma tale disciplina non poteva trovare collocamento in questo disegno di legge che intende regolare gli orari ed i riposi del personale subordinato. Penso, però, come auspica la 7<sup>a</sup> Commissione permanente attraverso il suo parere, che, per lo meno nei riguardi della sicurezza della circolazione stradale, il problema vada seriamente studiato in sede competente, onde addivenire in tal modo a disciplinare razionalmente l'attività di tutto il personale viaggiante (subordinato o no) addetto ai trasporti su strada.

Onorevoli senatori, convinto come sono che il disegno di legge in esame, oltre a colmare una grave lacuna in materia di disciplina degli orari e dei riposi in un settore così importante qual è quello degli autotrasporti, risponde alle aspettative della numerosa categoria dei prestatori d'opera, senza ledere i legittimi interessi dei datori di lavoro e nello stesso tempo dà ampie garanzie a tutti i cittadini che giustamente reclamano maggiore sicurezza nella circolazione stradale, voglio augurarmi che il Senato, come già la 10<sup>a</sup> Commissione, approvi all'unanimità il disegno di legge in esame.

ANGELINI Cesare, *relatore*

**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 prece-

dente articolo 1 nei casi in cui essa sia richiesta da esigenze di esercizio 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 superiori 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 o 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 periodo 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 imprevisti sopraggiunti in viaggio e di avvenimenti 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 distaccatamente, 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.