SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

10ª COMMISSIONE

(Lavoro, Emigrazione, Previdenza sociale)

GIOVEDÌ 14 MAGGIO 1964

(14ª seduta, in sede redigente)

Presidenza del Presidente MACAGGI

INDICE

DISEGNO DI LEGGE

« Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose » **(456) (Discussione in sede redigente e trasmissione all'Assemblea):**

PRESIDENTE . . . . *Pag.* 169, 172, 177, 179, 180
ANGELINI, *relatore* . . . 170, 171, 176, 178, 179
BERMANI 172
BRAMBILLA 172
FIORE 172, 173
GATTO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale* 171, 173, 175, 178, 179
PEZZINI 175
SPIGAROLI 173, 178, 179
VALSECCHI 178
VARALDO 178

La seduta è aperta alle ore 10,20.

Sono presenti i senatori: Angelini Cesare, Bera, Bermani, Boccassi, Brambilla, Bronzi, Cagnasso, Caponi, Coppo, Di Prisco, Fiore, Grava, Macaggi, Maggio, Pezzini, Rotta, Samaritani, Saxl, Spigaroli, Torelli, Valsecchi Pasquale, Varaldo, Viglianesi e Zane.

A norma dell'articolo 25, ultimo comma, del Regolamento, è presente il senatore Bernardinetti.

Interviene il Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale Gatto.

BRAMBILLA, *Segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

Discussione in sede redigente e trasmissione all'Assemblea del disegno di legge: « Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose » (456)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione in sede redigente del disegno di legge: « Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

A N G E L I N I , *relatore*. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario di Stato, onorevoli colleghi, credo che non sia il caso di spendere molte parole per dimostrare l'opportunità di disciplinare gli orari di lavoro ed i riposi del personale addetto alla guida degli automezzi adibiti al trasporto di cose. Basta pensare al fatto che il parco di questi automezzi consta di ben 763.444 unità, che nel solo anno 1961 sono stati provocati da questi autoveicoli ben 22.946 incidenti di cui 1.737 mortali e 16.537 con feriti e che le statistiche rilevano che molti di tali incidenti sono da imputarsi principalmente alla stanchezza dovuta al lavoro eccessivo, per rendersi conto dell'assoluta necessità di normalizzare la situazione degli orari e dei riposi del personale in questione.

La nostra Commissione, peraltro, ebbe già ad occuparsi di un analogo problema nel 1958, quando venne cioè discussa ed approvata la legge 14 febbraio 1958, n. 138, relativa agli orari di lavoro ed ai riposi — giornaliero e settimanale — del personale degli automezzi extra-urbani adibiti al trasporto di persone: e che questo provvedimento abbia corrisposto alle esigenze ed alle necessità di tale servizio lo dimostra il fatto che dal 1958 ad oggi, cioè a distanza di ben 6 anni, non vi è stato mai bisogno di ritornare sulle disposizioni adottate in quella occasione.

Attualmente non esiste, invece, alcuna disciplina legislativa dell'attività concernente il servizio dei trasporti su strada di cose, in quanto 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, escludeva la regolamentazione relativa ai servizi pubblici, rimandandola a successive particolari disposizioni: il regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2657, con il quale venne approvata la tabella delle occupazioni che richiedono un lavoro discontinuo, al quale appunto non è applicabile la limitazione dell'orario di lavoro prevista dal già citato decreto n. 692, includeva inoltre alla voce n. 8 « il personale addetto ai trasporti di persone e di merci ».

Come ho già detto in precedenza, si è già provveduto a regolamentare gli orari di lavoro e i riposi del personale addetto al trasporto di persone, per cui — anche in aderenza a quanto previsto al riguardo al punto 3) del *Memorandum* della Commissione dei trasporti interni dell'O.I.L. del 26 febbraio 1954 — si rende necessaria l'emanazione di una particolare disciplina anche per gli orari di lavoro del personale addetto al trasporto di cose: a tale scopo appunto è stato predisposto dal Ministero del lavoro, d'intesa con quello dei trasporti, il presente disegno di legge, che io raccomando all'approvazione dell'onorevole Commissione.

Tale disegno di legge è stato già sottoposto all'esame di un'apposita Commissione composta da rappresentanti delle categorie interessate e da esperti, nonchè al parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, il quale è dell'avviso che la predisposta disciplina soddisfi in linea di massima le finalità e le esigenze cui si ispira.

Fatta questa premessa di carattere generale, ritengo che si possa senz'altro passare ad un esame sommario dei singoli articoli che compongono il provvedimento in questione.

Con l'articolo 1 viene definito il campo di applicazione, che è comprensivo di tutti i conducenti e del personale viaggiante adibito al carico ed allo scarico delle cose.

L'articolo 2 prevede che la durata del lavoro effettivo del personale non può superare le 8 ore giornaliere o le 48 settimanali.

L'articolo 3 concerne l'esecuzione del lavoro straordinario, il quale è ammesso nel caso che ricorrano particolari esigenze di esercizio derivanti dalle caratteristiche dei servizi e dalla difficoltà di farvi fronte attraverso l'assunzione di altri lavoratori.

Per quanto si riferisce al primo comma di questo articolo, vi è da rilevare un errore: in esso infatti è richiamato il « primo comma del precedente articolo 1 », mentre tale articolo è costituito da un unico comma. Ritengo, pertanto, che le suddette parole debbano essere sostituite dalle altre: « precedente articolo 1 ».

Il secondo e terzo comma dell'articolo in esame stabiliscono, inoltre, rispettivamente, che il lavoro straordinario non può superare comunque le due ore al giorno con un massimo di 12 ore settimanali e deve essere retribuito con un aumento di paga non inferiore al 25 per cento di quella del lavoro ordinario.

L'articolo 4 concerne l'orario di lavoro sugli autoveicoli con due conducenti e stabilisce che, ferma restando la possibilità del calcolo della durata del lavoro effettivo su un periodo di 4 settimane, allorquando 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. A questo proposito desidero rilevare che questa norma mi sembra in contrasto con l'articolo 124 del Codice della strada, che prescrive per ciascun conducente un turno di riposo da fermo di almeno 6 ore per ogni 24 ore di viaggio.

Comunque, di questo riparleremo più dettagliatamente in sede di discussione dei singoli articoli.

L'articolo 5 prevede che ai conducenti di automezzi non può essere richiesto un servizio continuativo di guida superiore a 5 ore e che, fra una ripresa e l'altra del servizio, deve intercorrere un intervallo di almeno un'ora.

Gli articoli 6, 7 e 8 riguardano, rispettivamente, il computo del lavoro effettivo, il riposo giornaliero e il riposo settimanale.

L'articolo 9 stabilisce che il personale può essere tenuto, nei casi di forza maggiore, 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 detta l'obbligo per il datore di lavoro di compilare i turni di servizio, mentre gli articoli 11 e 12 si riferiscono alla vigilanza per l'applicazione della legge ed alle modalità concernenti i processi verbali e la loro sottoscrizione.

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

Desidero ora osservare che le norme proposte coincidono sostanzialmente con quelle dettate dalla legge 14 febbraio 1958, n. 138, per quanto concerne gli orari del personale degli automezzi adibiti al trasporto di viaggiatori: infatti, le uniche differenze sono quelle relative al riposo giornaliero e al periodo di attesa fuori residenza. Per quanto si riferisce al primo punto, il presente disegno di legge stabilisce la durata minima del riposo in 8 ore, mentre la legge n. 138 la stabiliva in 9 ore. Per quanto si riferisce al secondo punto, il provvedimento in esame computa come lavoro effettivo del personale viaggiante un'aliquota non inferiore al 25 per cento del tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori residenza, mentre la legge del 1958 prevedeva una percentuale del 12 per cento soltanto.

Riterrei pertanto che il disegno di legge si sarebbe potuto limitare ad estendere le disposizioni della legge 14 febbraio 1958, n. 138, anche al settore del trasporto di cose.

G A T T O , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Con il presente provvedimento viene estesa la zona di competenza: infatti, tra il personale che è oggetto di questo disegno di legge viene considerata anche qualche categoria che non era prevista nella legge n. 138.

A N G E L I N I , *relatore.* Sarebbe stato sufficiente stabilire che anche per il personale adibito al trasporto delle cose valgono le disposizioni della legge 14 febbraio 1958, n. 138, salvo quelle eccezioni alle quali ha fatto testè riferimento l'onorevole Sottosegretario di Stato.

Mi dichiaro, comunque, senz'altro favorevole all'approvazione del disegno di legge nel testo predisposto dal Governo, salvo qualche piccolo ritocco che si renderà necessario al fine di evitare errori di interpretazione, che potrebbero determinare intralci ed agitazioni tra le categorie interessate.

P R E S I D E N T E . Sono del parere che, sostanzialmente, l'osservazione fatta dall'onorevole relatore circa le analogie esistenti tra il presente provvedimento e la legge n. 138 del 1958 sia giusta e che forse sarebbe stato sufficiente, per economia legislativa, fare un semplice richiamo a quelle disposizioni. Tuttavia, poichè ho avuto modo di raccogliere dati veramente allarmanti sul numero di incidenti dovuti alla stanchezza dei conducenti, ritengo che il Governo abbia voluto predisporre un apposito provvedimento sia per salvaguardare la salute dei lavoratori, sia per tutelare la sicurezza di tutti i cittadini.

B R A M B I L L A . Desidero anzitutto esprimere, anche a nome del Gruppo comunista, il mio parere favorevole al disegno di legge in discussione. A mio avviso, è indispensabile una legge *ad hoc,* che consideri i complessi aspetti del servizio: servizio, peraltro, del tutto diverso da quello disciplinato dalla legge n. 138 del 1958.

Il presente provvedimento, che era molto atteso dalle categorie interessate, viene ad uniformarsi sostanzialmente — come è stato già rilevato dal senatore Angelini — ai suggerimenti del *memorandum* adottato nel 1954 dalla Commissione dei trasporti dell'Organizzazione internazionale del lavoro. Si tratta di un provvedimento assolutamente necessario non soltanto per la tutela dell'integrità fisica dei lavoratori, ma anche per l'elevamento delle loro condizioni di vita, in considerazione del fatto che allo stato attuale la categoria è in posizione di inferiorità rispetto ad altre, proprio per il carattere discontinuo del lavoro svolto.

Il disegno di legge nella sua formulazione attuale presenta, come ha già detto il senatore Angelini, dei punti abbastanza complessi che, eventualmente, potranno essere perfezionati anche dall'esperienza. L'importante è che, finalmente, si venga a determinare una situazione nuova. Le stesse organizzazioni sindacali, che hanno presentato le loro proposte, potranno ulteriormente intervenire per far regolamentare meglio quegli aspetti contrattuali che qui trovano ancora una collocazione imperfetta, soprattutto per quanto riguarda le deroghe ai limiti di orario, che lasciano aperta la possibilità a scappatoie sempre pericolose.

Abbiamo avuto una lettera da parte dell'Associazione padronale la quale, in sostanza, arriva alla conclusione che bisogna lasciare le cose come stanno perchè ogni legge in materia sarebbe controproducente. Tutte le osservazioni agli articoli di questo disegno di legge si concludono in un giudizio negativo circa l'opportunità del provvedimento stesso.

Si tratta di una categoria che risente della forte concorrenza in questo specifico settore e che è sottoposta a disagi notevoli. Spesso i confini tra conducenti e padroni sono minimi, perchè sono gli stessi padroni che conducono gli automezzi. Penso, quindi, che sia necessaria una legge *ad hoc,* che consideri i diversi e complessi aspetti del servizio, in relazione anche ai rapporti di lavoro che debbono essere fissati meglio e con maggiore sicurezza.

Il nostro Gruppo, pertanto, è favorevole al presente disegno di legge, con queste osservazioni che potranno servire, in seguito, a determinare quei perfezionamenti che saranno suggeriti dall'esperienza.

B E R M A N I . Sono anch'io del parere che il disegno di legge debba essere approvato perchè una regolamentazione è quanto mai provvida, in considerazione dello sviluppo che ha ormai raggiunto il servizio degli autotrasporti e, quindi, dell'esigenza di conciliare gli interessi generali con la necessaria tutela dei lavoratori e della loro salute.

F I O R E . Nell'articolo 4 si dice: « . . . 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 ».

Facendo il calcolo esatto, tra le 14 ore giornaliere due volte la settimana e le 13 ore negli altri giorni, si arriverebbe ad un mas-

simo di 160 ore nelle due settimane. Ora, io non capisco — e vorrei una spiegazione in proposito da parte del rappresentante del Governo — il criterio in base al quale sia stato calcolato invece un massimo di 146 ore.

G A T T O , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Il massimo previsto in una settimana sarebbe di 80 ore; se queste fossero raddoppiate aritmeticamente, il massimo in due settimane consecutive sarebbe di 160 ore. Il disegno di legge, invece, riduce questo massimo a 146 ore.

F I O R E . Allora non si tratta più di 14 ore giornaliere due volte la settimana e di 13 ore negli altri giorni!

L'attuale formulazione dell'articolo 4 è piuttosto imprecisa a questo proposito, perchè se prendiamo alla lettera quello che dice è chiaro che il conto delle 146 ore non torna. Praticamente, per raggiungere il massimo di 146 ore in due settimane, si deve calcolare che in alcuni giorni della settimana non vengano effettuate nè le 14 ore nè le 13 ore.

G A T T O , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Il disegno di legge è più restrittivo del calcolo aritmetico proprio perchè considera l'ambito di due settimane. Si prevede, in sostanza, che vi debba essere un compenso tra le due settimane, tale da non fare superare le 146 ore.

S P I G A R O L I . Mi sembra che sia opportuno esaminare attentamente quella che può essere l'incidenza di questo disegno di legge nell'ambito dell'attività relativa ai trasporti di cose su strada nel suo complesso.

Appartengo ad una città nella quale tale attività ha una rilevante importanza nel quadro della sua economia; penso anzi che si tratti della città, la quale, anche per la sua particolare posizione geografica, disponga comparativamente del maggior numero di automezzi per il trasporto di cose rispetto alle altre città d'Italia. Mi pare, pertanto, di non essere inopportuno se manifesto qui quelle che possono essere le preoccupazioni degli imprenditori di questo specifico settore.

Essi si trovano effettivamente in una situazione difficile, in quanto il riposo obbligatorio, il divieto di far circolare gli automezzi nei giorni festivi, hanno già recato loro notevoli perdite, mettendoli in difficoltà nei confronti della concorrenza con la rotaia. Non dobbiamo, quindi, dettare delle norme che aggravino, attraverso inutili intralci burocratici, e nuovi pesanti obblighi, le difficoltà in cui attualmente si dibatte il settore degli autotrasporti, anche per non dare l'impressione che con il presente disegno di legge si cerchi di risolvere il problema della concorrenza tra strada e rotaia indirettamente a favore della rotaia.

Ecco perchè, senatore Angelini, ritengo che non si possa *sic et simpliciter* estendere la legge precedente concernente il personale degli automezzi adibiti ai servizi di linea per il trasporto di persone, perchè effettivamente si tratta di due attività molto diverse per quanto riguarda i tempi dei viaggi e i tratti di percorso.

Per i trasporti di cose i percorsi sono più lunghi e i tempi non sono così tassativi come giustamente si esige per i trasporti di persone, dove c'è una tabella di marcia alla quale ci si deve attenere rigidamente. Qui si incontrano tanti imprevisti, legati a forme di attività connesse (soprattutto per il carico e lo scarico delle merci), che non si possono stabilire delle tabelle di marcia precise. Ecco perchè ritengo che bisogna legiferare con provvedimenti distinti.

L'osservazione fondamentale, comunque, che vorrei fare in merito a questo disegno di legge è la seguente.

Se vogliamo effettivamente eliminare gli incidenti stradali determinati dai fenomeni di carattere psicofisico che sono frutto della stanchezza, dobbiamo essere obiettivi e raggiungere tutti coloro che, a bordo degli autoveicoli adibiti al trasporto di merci, possono essere soggetti a questi fenomeni. Ora, con il presente disegno di legge, noi raggiungiamo soltanto una parte dei protagonisti, cioè i lavoratori dipendenti, non i proprietari che conducono il proprio automezzo, i cosiddetti « padroncini », i quali frequente-

mente si sobbarcano a fatiche eccessive per poter guadagnare di più. Abbiamo un'aliquota molto elevata di questi proprietari che conducono personalmente i propri automezzi, oltre il 50 per cento del totale, e noi così non solo lasciamo esposta la circolazione stradale a gravi pericoli, ma creiamo anche una situazione di sperequazione e perciò di disagio nella categoria stessa. Questa è una situazione che deve essere tenuta presente se vogliamo legiferare con giustizia.

In particolare, per quanto attiene ai singoli articoli di questo disegno di legge, devo fare un rilievo anzitutto sull'articolo 3, il quale in merito al lavoro straordinario prevede due forme di controllo, a mezzo dell'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e dell'Ispettorato del lavoro competente per territorio, creando un complicato sistema che mi sembra possa dare adito ad inconvenienti molto seri.

Sappiamo già molto bene quanto sia difficile mettere d'accordo due uffici periferici dello Stato per raggiungere una certa conclusione, al fine di determinati permessi. Ora, qui, non solo si prevede l'intervento di due uffici, ma ad essi si attribuisce la facoltà di prendere delle decisioni che possono facilmente essere inficiate da una eccessiva discrezionalità, perchè nel predetto articolo 3 si dice: « 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 esercizio derivanti dalle caratteristiche dei servizi e dalla provata difficoltà dell'azienda di farvi fronte attraverso l'assunzione di altri lavoratori ».

A me pare, in sostanza, che non sia facile, in base a questa dizione, stabilire se esistono o meno le esigenze di esercizio derivanti dalle caratteristiche dei servizi e via dicendo, e che sia facile invece mettere in contrasto i due uffici che debbono decidere sulla base di queste indicazioni. Ritengo, pertanto, che dovremmo trovare una formula che eviti questa grande discrezionalità e, quindi, questa interferenza di competenze e di valutazioni tra i due uffici cui è demandato il controllo.

È prevista, poi, a mio avviso, una discrezionalità eccessiva a favore del conducente nell'articolo 5, in cui si parla del servizio continuativo di guida (che non può essere superiore alle ore 5), quando si afferma che, qualora si verifichino durante la guida, per esigenze di servizio, interruzioni non superiori a 30 minuti primi, due di tali interruzioni dovranno essere calcolate ai fini della durata massima del periodo continuativo di guida stabilito, come si è detto, in ore 5. Una discrezionalità altrettanto eccessiva è prevista dall'articolo 6 che riguarda il computo del lavoro effettivo.

In tal modo noi veniamo a porre completamente alla mercè del conducente la elencazione di tutte le modalità ed i casi previsti nei citati articoli: infatti, la direzione dell'impresa non può controllare se effettivamente si siano avuti i due periodi di interruzione di 30 minuti ciascuno, qual è stato il tempo che il lavoratore ha trascorso inoperoso, eccetera.

È molto probabile, quindi, che questi particolari benefici previsti dagli articoli in questione diventino non una eccezione, ma una regola, per cui praticamente i conducenti, anzichè svolgere 5 ore di guida effettiva, potrebbero svolgerne soltanto 4, aggiungendovi poi i due periodi di interruzione di 30 minuti. E tutto ciò — è evidente — potrebbe portare un aggravio notevolissimo nel bilancio dell'imprenditore, con le assai negative conseguenze che ognuno può facilmente immaginare.

Sono convinto che gli interessi dei lavoratori debbano essere assolutamente tutelati — non vi può essere dubbio in proposito — ma ritengo anche che per ragioni di giustizia si debba impedire che, attraverso provvedimenti che non consentono da parte del datore di lavoro alcun controllo, vengano avanzati diritti e richiesti benefici che potrebbero anche non essere meritati.

Per tali considerazioni ritengo quanto mai opportuno un approfondito esame del provvedimento in esame al fine da espungerne tutti quegli elementi che potrebbero determinare gravi squilibri in tutto il settore e

conseguentemente deteriorare pericolosamente la situazione generale dell'attività del trasporto di cose su strada, pregiudicando l'ulteriore espansione di questo servizio che è estremamente importante ai fini dello sviluppo economico del nostro Paese.

P E Z Z I N I . Effettivamente, se vi fosse una quasi identità fra il presente provvedimento e quello che già approvammo nel 1958 per il personale degli automezzi adibiti al trasporto di viaggiatori, condividerei il rilievo fatto dal relatore, senatore Angelini, circa l'inopportunità di disciplinare gli orari di lavoro e i riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose con una legge particolare.

Confesso sinceramente di non aver avuto la possibilità di fare questo esame comparativo, ma se l'onorevole relatore, che evidentemente tale esame ha già compiuto, afferma che le differenze tra i due provvedimenti sono minime, non vedo, soprattutto per una ragione di economia legislativa, perchè si debba varare una legge apposita: sarei anche io dell'avviso che sarebbe sufficiente stabilire che le norme della legge 14 febbraio 1958, n. 138, sono applicabili al personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose, con le poche varianti che si rendessero necessarie in considerazione dei particolari aspetti del servizio che si deve regolamentare.

Non mi rendo conto invece delle preoccupazioni manifestate dal senatore Spigaroli circa le disposizioni contenute nell'articolo 5: a me pare infatti che si tratti di una norma in difesa del lavoratore, necessaria anche in considerazione del fatto che il datore di lavoro ha per sua tutela la tabella di marcia, in base alla quale in un determinato periodo di tempo il lavoratore deve effettuare quel percorso per raggiungere una determinata zona.

Si tratta, evidentemente, di una questione di coscienza del lavoratore, alla quale non possiamo supplire con una disposizione di legge: dobbiamo, comunque, presupporre che il rapporto si svolga normalmente.

G A T T O , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* A quanto ho già detto, nel corso della discussione, sulla necessità di una legge *ad hoc* per la categoria e sul limite massimo delle 146 ore, debbo aggiungere, rispondendo innanzitutto al primo rilievo mosso dal senatore Spigaroli, che il personale autonomo, cioè proprietario dello stesso autoveicolo, non è stato qui contemplato in quanto il presente disegno di legge riguarda gli orari di lavoro e riposi del personale dipendente.

Circa l'altra osservazione del senatore Spigaroli sull'impossibilità di controllo per il calcolo delle ore continuative di guida, cioè se determinate interruzioni debbano essere considerate come protratte o mantenute nei limiti prescritti, io ritengo che il rispetto della norma vada affidato alla discrezione del lavoratore dipendente, il quale, avendo una tabella di marcia — e l'articolo 5 parla appunto di esigenze di servizio, cioè di interruzioni determinate da necessità di carico e scarico della merce — sa come regolarsi circa la durata del lavoro continuativo che deve eseguire.

In sostanza, il più grosso inconveniente che potrebbe derivarne a carico del datore di lavoro sarebbe quello della maggiore durata di un determinato percorso. Ritengo, però, che se vogliamo ottenere una vera e propria salvaguardia, anche dal punto di vista fisico, del conducente, la maggiore o minore durata del percorso debba essere determinata da chi conduce l'automezzo, tanto più che la discrezionalità del conducente viene logicamente limitata dal naturale desiderio di ultimare il lavoro quanto più presto è possibile, quando le forze lo consentono.

Concludendo, ritengo che dalla discussione sia emersa l'assoluta necessità di una regolamentazione il più possibile rigida e severa e il fatto stesso che da parte della categoria padronale — fatto legittimo, se si vuole, dal punto di vista dei propri interessi — si preme affinchè non ci sia una legislazione al riguardo, indica che siamo arrivati ad un punto tale nello sforzo di contenere i costi di produzione, i costi di lavoro, che il

provvedimento si impone proprio per la tutela dei lavoratori e del traffico.

ANGELINI, *relatore*. Siccome sono stato relatore anche della legge del 1958, n. 138, posso affermare che quelle norme coincidono sostanzialmente con quelle del presente disegno di legge. Ripeto, pertanto, che il provvedimento potrebbe limitarsi ad estendere quelle disposizioni anche al settore del trasporto di cose. Non ne faccio, comunque, una questione *sine qua non*.

Per quanto concerne la prima osservazione del senatore Spigaroli, l'onorevole Sottosegretario di Stato ha detto giustamente che questo disegno di legge non concerne i proprietari, ma il personale dipendente. Sono dell'avviso (e così pure lo è il CNEL) che non rientra nell'ambito di questo disegno di legge la soluzione del problema sollevato dal collega Spigaroli; ma quando rileviamo dalle statistiche che su 763.000 automezzi iscritti nel parco, ben 436.000, cioè più della metà, sono condotti dai proprietari, dobbiamo essere convinti che bisogna fare qualcosa anche a questo riguardo, se non altro per la sicurezza della circolazione.

Per quanto concerne l'altra osservazione del senatore Spigaroli, relativa all'articolo 5, credo di poter esprimere una mia opinione, dato che ho un po' di esperienza come vecchio ferroviere e come ex Sottosegretario al Ministero dei trasporti.

Le ditte veramente organizzate danno all'autista un foglio di servizio in base al quale egli sa che, per esempio, partendo da Roma, deve fermare a Firenze per scaricare una data merce, deve poi ripartire e così via; qualora ci fosse una sosta di 30 minuti, il motivo dovrebbe essere giustificato. Le ditte serie, poi, arrivano anche a seguire i conducenti per mezzo dei loro agenti controllori e sono perfettamente al corrente di quello che essi fanno. Tanto per citare un caso, sulla Viareggio-Lucca ho visto la ditta Lazzi licenziare un suo autista perchè aveva effettuato irregolarmente il sorpasso di altro autoveicolo della stessa società.

Per quanto attiene infine all'osservazione del senatore Spigaroli sull'articolo 3, debbo fare presente che il disegno di legge non dice che l'azienda deve chiedere il permesso per l'esecuzione del lavoro straordinario, ma che deve farne denuncia entro 48 ore, affinchè l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti e l'Ispettorato del lavoro competente possano intervenire e con compiti ben distinti. Di questo ne discutemmo in occasione della legge sulla disciplina del lavoro straordinario e qui si ripete, in sostanza, la stessa dizione.

Non è che si deve chiedere il permesso, ma si deve dare comunicazione dell'esecuzione del lavoro straordinario all'Ispettorato della motorizzazione e all'Ispettorato del lavoro entro 48 ore dall'inizio, indicando i motivi che hanno imposto il ricorso al lavoro straordinario, affinchè i due Ispettorati, ognuno per la parte di propria competenza, possano, se necessario, intervenire. È la stessa dizione che si ritrova nella legge generale sul lavoro straordinario, a proposito della quale già discutemmo a lungo. Si tratta, però, di due vigilanze del tutto diverse.

La legge generale sul lavoro straordinario stabilisce che questo tipo di lavoro può essere ammesso soltanto nel caso in cui non sia possibile all'azienda far fronte alle particolari esigenze di esercizio con altri lavoratori. Pertanto, se l'azienda dichiara di essere stata costretta a ricorrere al lavoro straordinario per l'impossibilità di reperire altri autisti e se questo risponde effettivamente a verità, gli Ispettorati non intervengono, al contrario, se questa affermazione è falsa, gli Ispettorati intervengono ognuno per la parte di propria competenza.

Ancora sulla questione dei proprietari conducenti vi è da rilevare che sarebbe opportuno estendere anche ad essi la disciplina, ma nel tempo stesso sarebbe necessario provvedere nei confronti dei conducenti di automobili private, per i quali non è prevista dal Codice della strada alcuna limitazione.

Si tratta, comunque, di una questione che non è di competenza della nostra Commissione.

Per quanto si riferisce ai trasporti all'estero, desidero qui rilevare, per inciso, che vi è una gara per ottenere le relative concessioni, dovuta al fatto che i guadagni sono

molto elevati. Vi è poi contrasto — sempre nel campo internazionale — anche sul peso e sulla lunghezza dei rimorchi; la Francia e la Germania sono favorevoli agli automezzi senza rimorchio, mentre l'Italia e l'Olanda sono di contrario avviso, a causa della ristrettezza delle strade, che mal si prestano ad essere percorse dai grossi automezzi che dovrebbero sostituire motrici e rimorchi.

Per tale ragione non si è ancora giunti ad una disciplina internazionale della materia, anche per quanto si riferisce agli orari. Alcuni vorrebbero rimandare ogni decisione in proposito a questa regolamentazione internazionale, ma non credo che questo sia possibile perchè non si può sapere quanto tempo ci vorrà per giungere ad un accordo definitivo.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo ora all'esame e alla votazione degli articoli, di cui do lettura:

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.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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 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.

In questo articolo, come ha già rilevato il relatore, senatore Angelini, si deve rettificare un errore materiale, sostituendo nel primo comma le parole: « di cui al primo comma del precedente articolo 1 » con le altre: « di cui al precedente articolo 1 ».

Se non si fanno osservazioni, tale correzione si intende accolta.

V A R A L D O . Nell'ultimo comma si dice: « 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 ».

Ora, io chiedo se non sarebbe il caso di fare riferimento alla dizione adottata nella legge del 1958, n. 138, dove si dice che il lavoro straordinario deve essere remunerato secondo quanto stabilito dai contratti collettivi di lavoro.

S P I G A R O L I . Desidero associarmi alla proposta del senatore Varaldo, vivamente auspicando che possa venire accolta.

A N G E L I N I , *relatore*. Il rinvio ai contratti collettivi di lavoro potrebbe essere inficiato di incostituzionalità, in quanto lo articolo 39 della Costituzione non ha avuto ancora attuazione.

V A L S E C C H I . Per parte del CNEL non sono mai state sollevate obiezioni del genere. In effetti si tratta soltanto di questo: ci potrebbe essere un lavoro straordinario festivo, un lavoro straordinario notturno; come ci si dovrebbe regolare in tali casi? Si è pensato allora di fissare un minimo, ma solo per questa considerazione; non c'entra affatto l'articolo 39 della Costituzione.

A N G E L I N I , *relatore*. Siccome si è dubitato della legittimità costituzionale delle norme contenute nella legge sul collocamento del 1949 e nella legge sull'apprendistato del 1955, si è stabilito un minimo, il 25 per cento, che del resto corrisponde a quello che noi fissiamo nei contratti collettivi di lavoro.

S P I G A R O L I . Se fissiamo un minimo per questa categoria, dovremmo fissarlo anche per le altre categorie tutte le volte che saremo chiamati a legiferare su materie similari. Ora, non vi sembra che noi stabiliremmo in tal modo dei precedenti quanto meno inopportuni?

G A T T O , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Si vuole tutelare la categoria fissando un minimo di compenso per il lavoro straordinario, tale da non incoraggiare la tendenza ad accumulare delle ore oltre quelle stabilite.

S P I G A R O L I . Sono d'accordo sul merito; però ritengo quanto mai inopportuno il precedente che in tal modo si verrà a creare.

V A R A L D O . Era solo una questione di opportunità; comunque non insisto.

S P I G A R O L I . Le mie preoccupazioni erano altre.

In relazione a quanto ho già detto prima, penso che sarebbe opportuno semplificare la procedura circa la denuncia della esecuzione del lavoro straordinario perchè, se veramente questi organi dello Stato, cioè l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti e l'Ispettorato del lavoro competente per territorio, debbono limitarsi a controllare che siano state fatte le ore di lavoro straordinario che sono state denunciate, basterebbe che solo a uno di essi venisse affidato questo compito e precisamente all'Ispettorato del lavoro. A me sembra che l'attuale formulazione complichi le cose, in quanto l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione non solo si preoccuperà di accertare se le ore di lavoro straordinario che sono state denunciate corrispondono a quelle effettuate, ma vorrà anche entrare nel merito e vedere se esistono veramente o meno i requisiti prescritti, cioè le esigenze di esercizio derivanti dalle caratteristiche del servizio e dalla provata difficoltà dell'azienda di farvi fronte attraverso l'assunzione di altri lavoratori, il che determinerebbe dei motivi di controversia notevole che ritengo sia opportuno evitare.

Propongo, pertanto, che venga escluso l'Ispettorato compartimentale della motorizzazione, come organo di controllo, lasciando soltanto l'Ispettorato del lavoro.

A N G E L I N I , *relatore.* Chi dà l'autorizzazione agli automezzi è l'Ispettorato della motorizzazione; chi fa la sorveglianza sugli orari di servizio e sulla occupazione dei lavoratori, è l'Ispettorato del lavoro.

Poniamo l'ipotesi che l'Ispettorato del lavoro contesti al proprietario dell'azienda l'affermazione della carenza di autisti, avanzata dall'azienda stessa come motivo che ha imposto il ricorso al lavoro straordinario. È evidente che il proprietario ha contravvenuto ad una precisa disposizione di legge, per la qual cosa è prevista una sanzione. La sanzione, però, non viene applicata dall'Ispettorato del lavoro, ma dall'Ispettorato della motorizzazione. Ecco quindi la ragione dei due Ispettorati.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare metto ai voti l'articolo 3, con la correzione poc'anzi apportata.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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 verifichino 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.

S P I G A R O L I . In relazione alle osservazioni già fatte in sede di discussione generale, chiedo che vengano almeno ridotte da due ad una soltanto le interruzioni non superiori a 30 minuti primi da calcolarsi ai fini della durata massima del periodo continuativo di guida, e ciò in considerazione del fatto che è molto facile trovare una ragione per interrompere il lavoro per due periodi di 30 minuti ognuno!

G A T T O , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* Ma nell'articolo è specificato che le interruzioni si devono verificare per esigenze di servizio e non per cause di forza maggiore.

È evidente, quindi, che non si tratta di riposo ma sempre di lavoro!

A N G E L I N I , *relatore.* Si tratta comunque di una disposizione identica a quella prevista per il personale degli automezzi adibiti al trasporto di persone dalla legge n. 138 del 1958.

G A T T O , *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale.* In più vi è da considerare che mentre il personale adibito a questo lavoro, nel periodo in cui per esigenze di servizio deve rimanere fermo, non fa niente, il personale del quale ci stiamo occupando durante le interruzioni in questione continua a svolgere un lavoro!

S P I G A R O L I . Se la disposizione è uguale a quella della legge del 1958, non insisto nella mia proposta.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 5.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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.

(*È approvato*).

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 rifiutino 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.

(*È approvato*).

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 elimina-

re, 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.

(*È approvato*).

Informo che, a termini dell'articolo 26-*bis* del Regolamento, il disegno di legge sarà trasmesso all'Assemblea con la relazione del senatore Cesare Angelini.

La seduta termina alle ore 12.

Dott. MARIO CARONI
Direttore gen. dell'Ufficio delle Commissioni parlamentari