

(N. 1823)

SENATO DELLA REPUBBLICA

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale**

(VIGORELLI)

di concerto col **Ministro dei Trasporti**

(ANGELINI)

e col **Ministro di Grazia e Giustizia**

(MORO)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 12 GENNAIO 1957

Orario di lavoro del personale degli automezzi pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto viaggiatori.

ONOREVOLI SENATORI. — 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.

Il regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2657, che ha approvato la tabella delle occupazioni che richiedono, per la loro natura o nella specialità del caso 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 ».

In attuazione di quanto previsto dall'articolo 1 del regio decreto-legge 15 marzo 1923, n. 692, il regio decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2328, detta disposizioni per la formazione degli orari e dei turni di servizio del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto in concessione, il cui campo di applicazione è limitato alle aziende esercenti ferrovie concesse, tramvie a trazione meccanica e linee di navigazione interna.

È rimasto così escluso dalla disciplina legislativa il vasto settore concernente i servizi di trasporto di persone e di merci su strada.

La mancanza di una regolamentazione al riguardo è stata sottolineata fin dall'agosto

1950 dalla Commissione di studio per l'equo trattamento, sedente presso il Ministero dei trasporti. Essa ha esaminato allora lungamente il problema della regolamentazione giuridica del rapporto di lavoro del personale addetto alle autolinee in concessione, sulla base di una richiesta presentata dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori rivolta ad estendere la disciplina dell'equo trattamento a detta categoria.

La Commissione, a seguito di lunghe e vivaci discussioni, è venuta nella determinazione di accantonare la richiesta e di risolvere il problema degli addetti alle autolinee nel seguente modo:

a) demandare la disciplina del rapporto di lavoro ai contratti collettivi di lavoro, i quali avrebbero dovuto, tra l'altro, assicurare una certa tranquillità nell'impiego ai lavoratori di questa importantissima categoria;

b) incaricare il Ministero del lavoro di predisporre un disegno di legge per la disciplina dell'orario di lavoro del personale addetto ai servizi di trasporto di persone e cose su strada;

c) estendere il trattamento previdenziale dei feretrotramvieri anche al personale delle autolinee, mediante un disegno di legge da predisporre dal Ministero del lavoro.

Mentre la prima e la terza decisione sono state regolarmente attuate, e soprattutto la terza è stata realizzata con la legge 28 dicembre 1952, n. 4435, recante modificazioni al trattamento di previdenza del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto in concessione, è rimasto insoluto il problema della disciplina dell'orario di lavoro di tutto il personale addetto al servizio di trasporto su strada.

Questo Ministero, di concerto con quello dei Trasporti, ha proceduto al suo esame in questi ultimi tre anni, giovandosi della collaborazione di un'apposita Commissione di esperti ministeriali e di rappresentanti delle organizzazioni sindacali di datori di lavoro e di lavoratori interessate alla disciplina.

A conclusione degli studi e dei lavori fatti dalla Commissione, questo Ministero ha pre-

disposto l'unito schema di disegno di legge riguardante l'orario di lavoro del personale addetto agli autoservizi pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto di persone. Con successivo provvedimento, ancora in fase di studio, sarà disciplinato l'orario di lavoro del personale addetto al trasporto di merci su strada.

In sede di elaborazione dello schema di provvedimento legislativo è stato tenuto anche debito conto delle raccomandazioni contenute nel *Memorandum*, relativo alle condizioni di impiego nei trasporti su strada, adottato dalla Commissione dei trasporti interni dell'Organizzazione internazionale del lavoro, in data 26 febbraio 1954.

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

Con l'articolo 1 viene definito il campo di applicazione, il quale comprende tutto il personale dipendente dalle aziende esercenti autoservizi pubblici di linea extra-urbani adibiti al trasporto di viaggiatori, la cui durata media normale del lavoro effettivo ordinario non può eccedere, secondo quanto previsto dal successivo articolo 2, le 8 ore giornaliere o le 48 settimanali.

Nel caso che ricorrano effettive esigenze di servizio e l'Azienda ne faccia richiesta, ovvero vi sia accordo fra le parti, l'articolo 3 dispone che il lavoratore è tenuto a prestare la propria opera per un periodo di lavoro straordinario non superiore a 2 ore al giorno e con un massimo di 12 ore settimanali. Detto lavoro straordinario deve, in ogni caso, essere computato a parte e remunerato con le maggiorazioni previste dai contratti collettivi di lavoro.

La durata del periodo lavorativo giornaliero viene definita dall'articolo 4, il quale stabilisce che essa è costituita dalla somma delle ore di lavoro effettivo ordinario, dall'eventuale prestazione di lavoro straordinario e dei periodi di sosta che si fossero verificati nello svolgimento del servizio.

La fissazione del periodo di guida dell'auto-mezzo, che indubbiamente costituisce uno dei punti basilari del provvedimento in questione, viene realizzata con l'articolo 6, il quale espres-

samente prevede che al personale viaggiante 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.

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 esso richiesto, si è ritenuto opportuno — a ciò si è provveduto a mezzo dell'articolo 7 — dare di esse una dettagliata definizione, stabilendo inoltre per alcune le modalità di computo ai fini del lavoro effettivo.

Il riposo giornaliero e settimanale sono disciplinati dai successivi articoli 8 e 9.

Il primo di essi dispone, infatti, che nel corso di un periodo di 24 ore, il personale viaggiante deve beneficiare di un riposo giornaliero ininterrotto di massima non 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 9 ore. L'altro articolo 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. 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, secondo quanto stabilito dall'articolo 10, a prestare ulteriormente la propria opera purchè tale prestazione gli sia retribuita come lavoro straordinario e compensata con equivalente periodo di riposo.

In caso di controversie relative all'applicazione delle disposizioni, prevede l'articolo 12, il personale interessato può ricorrere in via amministrativa all'Ispettorato Compartimentale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in Concessione che, sentite le parti, di concerto con l'Ispettorato del lavoro, decide definitivamente.

Per quanto infine concerne le sanzioni, è previsto per i datori di lavoro inadempienti, una ammenda da L. 3.000 a L. 7.000 per ciascuna persona occupata nell'impianto o nell'autolinea, e la decadenza della concessione, nel caso che il concessionario, avendo subito una condanna per recidiva, non ottemperi alla diffida di eliminare le inosservanze che hanno dato luogo alla condanna stessa.

In merito al presente provvedimento si è avuta l'adesione del Ministero di grazia e giustizia, il quale ha formulato taluni rilievi di carattere puramente formale che sono stati pienamente condivisi ed accolti nel disegno di legge.

Lo schema di provvedimento così formulato, avente lo scopo di dettare una compiuta disciplina della materia riguardante la durata del lavoro del personale dipendente dalle aziende esercenti autoservizi pubblici di linea extra-urbani adibiti al trasporto di viaggiatori si sottopone all'approvazione del Consiglio dei Ministri.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

L'orario di lavoro del personale degli autoservizi pubblici di linea extra urbani adibiti al trasporto di viaggiatori è regolato dalle norme che seguono.

Art. 2.

La durata media normale del lavoro effettivo ordinario non può eccedere le 8 ore giornaliere o le 48 settimanali.

Art. 3.

Quando l'Azienda lo richieda per effettive esigenze di servizio, o vi sia accordo tra le parti, il lavoratore è tenuto alla prestazione di un periodo di lavoro straordinario che non superi le due ore al giorno con un massimo di 12 ore settimanali, a condizione, in ogni caso, che il lavoro straordinario sia computato a parte e remunerato con le maggiorazioni previste dai contratti collettivi di lavoro.

Art. 4.

La somma delle ore di lavoro effettivo ordinario e straordinario e dei periodi di sosta costituiscono la durata del periodo lavorativo giornaliero.

Art. 5.

Si considera notturno il lavoro effettuato, in tutto o in parte, dalle ore 22 alle ore 5.

Art. 6.

Al personale viaggiante 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 al personale di guida dei servizi a breve percorso ed a frequenti corse, quando le soste ai capolinea siano di durata superiore ai 15 minuti primi.

Art. 7.

Si computa come lavoro effettivo per il personale viaggiante:

a) il tempo occorrente per la preparazione dell'autoveicolo computato dal momento in cui il lavoratore è obbligato a presentarsi in servizio per approntare e prendere in consegna l'autoveicolo, a quello in cui è autorizzato a lasciarlo, incluse le soste di durata non superiori a 30 minuti;

b) il tempo in cui è richiesta la presenza del lavoratore sull'autoveicolo per essere pronto a partire e quello impiegato in autorimessa o durante il viaggio per qualsiasi lavoro di accudienza, manutenzione e riparazione dell'autoveicolo;

c) il tempo impiegato per la guida ed il periodo durante il quale il lavoratore è comandato a disposizione dell'azienda;

d) il tempo impiegato in prestazioni accessorie:

1) per i lavori concernenti la compilazione dei fogli di servizio, il versamento dell'incasso, il controllo dei biglietti ed altri lavori simili;

2) per il carico e scarico dei bagagli e delle merci e per la posta;

e) il tempo dovuto a ritardi giustificati da causa di forza maggiore;

f) il 12 per cento del periodo di tempo che il lavoratore trascorre inoperoso fuori residenza, e senz'altro obbligo per esso che quello della reperibilità, ed escluso il periodo di riposo giornaliero di cui all'articolo 9.

Art. 8.

Nel corso di un periodo di 24 ore, considerato dall'inizio della giornata lavorativa, il personale viaggiante deve beneficiare di un ri-

LEGISLATURA II - 1953-57 — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

poso ininterrotto, la cui durata media, computata su un periodo non eccedente le 4 settimane, non deve essere inferiore a 11 ore, a condizioni:

a) che la durata del riposo giornaliero, preso isolatamente, non sia in alcun caso inferiore a 9 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 9 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 del veicolo 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 sul veicolo 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. 9.

Il personale ha diritto ad un riposo settimanale di 24 ore da usufruire nella sua residenza e senza pregiudizio del riposo continuato giornaliero e delle ferie stabilite dai contratti di lavoro.

Il riposo settimanale deve normalmente usufruirsi di domenica, fatta eccezione per il personale viaggiante per il quale cade nel giorno stabilito dal turno.

È consentito il cumulo di due riposi settimanali consecutivi quando sia reso necessario dalle esigenze del servizio o vi sia accordo con le parti.

Art. 10.

Nei casi di forza maggiore, di intemperie, accidenti o circostanze eccezionali, il personale può essere tenuto a prestare la propria opera

dopo il limite di tempo stabilito dal precedente articolo 8 purchè l'eccedenza della prestazione gli sia retribuita come lavoro straordinario o compensata con equivalente periodo di riposo.

Del prolungamento in tali casi del periodo lavorativo giornaliero, l'Azienda deve fare denuncia all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e all'Ispettorato del lavoro, competente per territorio.

Art. 11.

Le aziende esercenti devono affiggere i turni di servizio negli uffici, nelle autostazioni, nei depositi e nelle officine in modo che il personale ne possa prendere conoscenza.

Art. 12.

Per le controversie relative all'applicazione delle presenti disposizioni è data facoltà al personale di ricorrere in via amministrativa allo Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, competente per territorio, il quale, sentite le parti, di concerto con l'Ispettorato regionale del lavoro, decide definitivamente.

Art. 13.

La vigilanza per l'applicazione delle presenti disposizioni è esercitata, anche disgiuntamente, dagli Ispettorati del lavoro e dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 14.

Le contravvenzioni alla presente legge devono risultare da apposito processo verbale, firmato dall'esercente della 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 numero delle persone occupate nell'impianto o nell'autolinea al-

le quali si riferisce la contravvenzione e tutte le altre informazioni necessarie per il giudizio sulla contravvenzione. Devono essere pure inserite in esso le dichiarazioni che riterrà di far presente, nel proprio interesse, l'esercente o il rappresentante o il suo direttore. Se costoro si rifiutano di firmare il processo verbale, ne viene fatta menzione indicandone le ragioni.

Il funzionario o l'agente che ha elevato contravvenzione trasmette il processo verbale all'Autorità giudiziaria competente e ne comunica copia 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. 15.

Chiunque contravviene alle norme della presente legge è punito con l'ammenda da lire 3.000 a lire 7.000 per ciascuna persona occupata nell'impianto o nell'autolinea, alla quale la contravvenzione si riferisce.

In caso di recidiva, il Ministro dei trasporti, anche su proposta del Ministro per il lavoro e la previdenza sociale, può pronunciare la decadenza della concessione ed incamerare la cauzione, quando il concessionario non ottemperi alla diffida rivoltagli dall'Autorità concedente di eliminare, entro il termine massimo di 30 giorni, le inosservanze che hanno dato luogo alla condanna.