

COMMISSIONI RIUNITE

TRASPORTI (X) - LAVORO (XIII)

X.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 13 FEBBRAIO 1963

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE SPATARO

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Seguito della discussione e approvazione</i>):	
Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrovie esercitate in regime di concessione. (544)	53
PRESIDENTE	53, 54
POLANO	54
CAPPUGI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	54
BUTTÈ, <i>Relatore per la XIII Commissione</i>	54
COLASANTO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	54
SCHIANO	54
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose. (4438)	57
PRESIDENTE	57, 59, 60, 62
FRUNZIO, <i>Relatore per la X Commissione</i>	58, 61
COLOMBO VITTORINO, <i>Relatore per la XIII Commissione</i>	58, 62
BETTOLI	59, 61
CALVARESÌ	59
REPOSSI	60
BUTTÈ	60, 62
CALVI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	60, 61
CAPPUGI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	60
FRANCAVILLA	60
BUCALOSSÌ, <i>Presidente della XIII Commissione</i>	60
SALES	61
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	64

La seduta comincia alle ore 10.

BOGONI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

Seguito della discussione del disegno di legge: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrovie esercitate in regime di concessione (544).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrovie esercitate in regime di concessione.

Prima di dare la parola ai relatori onorevole Colasanto per la Commissione Trasporti e Buttè per la Commissione Lavoro, debbo informare gli onorevoli colleghi che la Commissione Bilancio ha espresso parere favorevole al provvedimento in esame, a condizione che ad esso non siano apportati emendamenti sostanziali e che non vi siano oneri, né direttamente né indirettamente, a carico dello Stato, oltre, ovviamente, quelli previsti. Considerato però che emendamenti sono stati presentati, ai sensi del regolamento essi dovranno essere prima discussi dalla nostra Commissione e successivamente la Commissione Bilancio dovrà essere nuovamente investita per il parere sugli eventuali riflessi di ordine finanziario. Con questa premessa e sentito il parere del rappresentante del Governo, possiamo senz'altro riprendere la discussione del provvedimento oggi all'ordine del giorno.

POLANO. Il rappresentante del Governo cosa può dirci?

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Per quanto riguarda gli oneri, il provvedimento oggi al nostro esame è sufficientemente garantito dall'articolo 16, ove si afferma che « gli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge non sono considerati ai fini della determinazione dei sussidi integrativi di esercizio ». Ne deriva che la legge n. 410 concernente i sussidi integrativi di bilancio non opererà nei confronti del presente provvedimento.

POLANO. Dopo l'esplicita dichiarazione fatta dall'onorevole Sottosegretario Cappugi, che sbarazza il terreno da ogni residuo dubbio, mi sia consentito affermare che, poiché l'iter del presente disegno di legge è andato prolungandosi nel tempo oltre ogni previsione — e da parte nostra è stato fatto il possibile per discuterlo subito ed esaurientemente — e considerato che il tempo a nostra disposizione è ormai limitato, dichiaro che per parte nostra siamo disposti a rinunciare a tutti gli emendamenti presentati, che ritiriamo, con la speranza che ciò valga ad affrettare l'approvazione del provvedimento oggi in discussione. Eventualmente sarà compito di coloro che ci succederanno di apportare al provvedimento quelle modifiche che si rendessero necessarie e che la ristrettezza del tempo a disposizione, e non la buona volontà di ben legiferare, ci hanno impedito di prevedere.

Così come è stato fatto per il provvedimento riguardante i braccianti ed i mezzadri, rivolgiamo viva preghiera all'illustre signor Presidente di rendersi personalmente interprete dell'urgenza della approvazione del disegno di legge oggi in esame e di far sì che, una volta approvato dalla nostra Commissione, esso sia subito trasmesso alla competente Commissione del Senato.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Considerato che per accelerare l'approvazione del disegno di legge oggi in esame da parte dei proponenti sono stati ritirati tutti gli emendamenti presentati, anche il Governo ritira i propri.

BUTTE, *Relatore per la XIII Commissione*. Rinuncio ad ogni eventuale preclusione, fermo restando che qualora si rendano necessari piccoli ritocchi, nel corso dell'approvazione degli articoli, tali che non comportino sostanziale modifica, la Commissione ha il potere di apportarli.

COLASANTO, *Relatore per la X Commissione*. Come relatore per la Commissione Trasporti non ho altro che da auspicare l'approvazione del disegno di legge in esame.

SCHIANO. Per dichiarazione di voto. Il gruppo socialista dichiara che, stante la necessità assoluta di veder approvato il disegno di legge in esame (che peraltro avrebbe dovuto essere discusso per tempo), voterà in favore del provvedimento stesso.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo agli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione.

ART. 1.

Le assuntorie di stazione, di fermata e di passaggi a livello nelle ferrovie e tramvie esercitate dall'industria privata devono essere preventivamente autorizzate dal Ministero dei trasporti (Ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione) e possono comprendere i servizi di biglietteria, di ricevimento e spedizione delle merci, di pulizia, custodia e sorveglianza dei locali, impianti e piazzali, di custodia dei beni aziendali, delle merci e valori e del materiale rotabile che si trovi nella stazione o fermata.

L'assuntoria di stazione o fermata può anche comprendere il servizio di manovra, sorveglianza e custodia dei passaggi a livello ad essa contigui.

Non è consentito affidare ai titolari delle assuntorie compiti o mansioni inerenti al movimento ed alla circolazione dei treni tranne che si tratti di coadiuvare gli agenti che ne siano responsabili e nei casi previsti dal regolamento aziendale di esercizio, che i titolari delle assuntorie sono tenuti a conoscere.

Le norme della presente legge si applicano anche alle assuntorie degli scali dei servizi della navigazione interna.

(*E approvato*).

ART. 2.

In relazione al movimento giornaliero dei treni in fermata, le assuntorie di stazione o fermata si distinguono in cinque categorie:

- a) la prima con un numero di treni in fermata superiore a 60;
- b) la seconda con un numero di treni in fermata compreso tra 60 e 40;
- c) la terza con un numero di treni in fermata compreso tra 39 e 25;
- d) la quarta con un numero di treni in fermata compreso tra 24 e 11;
- e) la quinta con un numero di treni in fermata inferiore a 11.

Tale classificazione ha luogo sulla base della media giornaliera dei treni che siano risultati in fermata nel precedente anno solare.

Per il computo della media di cui al presente articolo si tiene conto anche dei treni festivi, stagionali, straordinari e merci.

Anche le assuntorie di passaggi a livello si distinguono in cinque categorie in relazione al numero dei treni in transito e secondo i criteri indicati nei comma precedenti.

(*E approvato*).

ART. 3.

È demandato all'Ispettorato compartimentale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione competente per territorio di stabilire, sentita l'azienda, se e quanti coadiutori debba avere alle sue dipendenze il titolare di una assuntoria di stazione o fermata, tenuto conto delle prestazioni complessivamente necessarie per il funzionamento della assuntoria ed avuto riguardo, per i coadiutori, alle norme comuni vigenti in materia di orario di lavoro.

Con il consenso della direzione aziendale di esercizio, tali coadiutori possono essere anche persone di famiglia dell'assuntore.

I coadiutori debbono possedere gli stessi requisiti che dall'articolo 4 sono prescritti per gli assuntori ed è in facoltà dell'azienda chiederne la sostituzione quando divengano fisicamente inidonei, si dimostrino incapaci o negligenti, commettano irregolarità o tengano in servizio contegno inurbano e indecoroso.

L'assuntore è responsabile rispetto alla direzione di esercizio dell'operato dei coadiutori.

(*E approvato*).

ART. 4.

L'aspirante ad una assuntoria, oltre a possedere i requisiti della maggiore età, della buona condotta morale e civile ed essere dotato di sana e robusta costituzione fisica, deve avere i requisiti fisici necessari per il disimpegno dei servizi a lui affidati in applicazione delle disposizioni emanate con la presente legge.

Ferme restando le condizioni di cui al precedente comma, costituisce titolo di precedenza per la concessione di una assuntoria la qualità di ex agente dell'azienda presso la quale è da istituire l'assuntoria stessa.

(*E approvato*).

ART. 5.

La concessione di una assuntoria ha luogo per contratto di durata annuale, con rinnovo tacito se non disdettato entro tre mesi dalla scadenza.

A garanzia dei valori e del denaro dei quali abbia il maneggio, l'assuntore è tenuto a prestare cauzione in denaro, da depositare nelle mani del direttore di esercizio.

È in facoltà dell'azienda di consentire che il deposito della cauzione abbia luogo mediante trattenute mensili sul canone di assuntoria, purché l'importo della cauzione risulti interamente versato entro il termine massimo di un anno.

La cauzione è restituita quando, venuto a cessare il contratto di assuntoria, siano stati definiti tutti i rapporti tra l'azienda e l'assuntore.

L'azienda ha facoltà di rivalersi sulla cauzione dei propri crediti verso l'assuntore, nonché dei danni che per sua colpa abbia subito.

(*E approvato*).

ART. 6.

La determinazione del canone mensile da corrispondere agli assuntori delle aziende esercenti i pubblici trasporti di cui all'articolo 1 è demandata, per i loro iscritti, alle organizzazioni sindacali nazionali di categoria, che devono provvedervi con accordi di portata generale, nei quali la misura del canone deve essere stabilita distintamente in relazione a ciascuna delle categorie di cui al precedente articolo 2.

In tale determinazione deve anche tenersi conto della spesa occorrente per le sostituzioni nel periodo delle ferie annuali e nei giorni di riposo settimanale.

Nell'accordo dovranno inoltre stabilirsi con lo stesso criterio di cui al primo comma, le quote aggiuntive del canone che agli assuntori sono da corrispondere per ciascun coadiutore. Nella determinazione di tali quote dovrà tenersi conto degli oneri relativi alla previdenza ed assistenza sociale obbligatoria dei coadiutori.

(*E approvato*).

ART. 7.

L'assuntore è tenuto ad osservare nei riguardi dei coadiutori e comunque dei suoi dipendenti tutte le prescrizioni che dalla vigente legislazione siano stabilite per la tutela, la previdenza e l'assistenza dei lavoratori in genere.

(*E approvato*).

ART. 8.

Gli assuntori sono obbligatoriamente iscritti, a cura delle aziende, alle assicurazioni sociali di cui al regio decreto 4 ottobre

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (TRASPORTI — LAVORO) — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1963

1935, n. 1827, e successive modifiche e integrazioni.

Le contribuzioni dovute per le forme di previdenza sopra indicate si applicano su quanto è corrisposto dall'azienda all'assuntore, escluse le quote aggiuntive di cui al terzo comma dell'articolo 6.

L'ammontare di cui al comma precedente è soggetto all'applicazione delle norme di cui all'articolo 12 e all'articolo 27 della legge 4 aprile 1952, n. 218, quando l'assuntore sia pensionato dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti.

(È approvato).

ART. 9.

Per l'assistenza medica, ospedaliera e farmaceutica, nei casi di malattia propria e dei familiari conviventi ed a carico è esteso agli assuntori il trattamento praticato dalle Casse soccorso ai propri iscritti.

Il relativo contributo, a carico delle aziende per quattro quinti e degli assuntori per un quinto, è stabilito nella misura del 2,50 per cento di quanto corrisposto dall'azienda all'assuntore, escluse le quote aggiuntive di cui al terzo comma dell'articolo 6.

Nei modi previsti dall'articolo 3, ultimo comma, dell'allegato B) al regio decreto 8 gennaio 1931, n. 148, l'azienda e gli assuntori devono contribuire in parti uguali alla copertura della metà dell'eventuale disavanzo della Cassa-soccorso.

(È approvato).

ART. 10.

In caso di scadenza o risoluzione del contratto, l'assuntore, entro il termine fissato dall'azienda, deve lasciare liberi i locali da lui occupati. In mancanza l'azienda può chiedere alla locale autorità di pubblica sicurezza che allo sgombero si proceda in via amministrativa con l'assistenza della Forza pubblica, salvo il successivo esame di eventuali contestazioni presso l'autorità giudiziaria.

È in facoltà dell'azienda di disporre l'immediata risoluzione del contratto di assuntoria:

1°) per sopravvenuta inidoneità ed impossibilità dell'assuntore ad assolvere l'incarico;

2°) per soppressione, per qualsiasi motivo, del servizio dato in assuntoria;

3°) per ingiustificato allontanamento dell'assuntore dal servizio per oltre cinque giorni anche non continuativi in un semestre;

4°) per intervenuta condanna penale per delitto, sia pure con sospensione condizionale della pena.

5°) per ripetuti gravi inadempimenti agli obblighi che incombono agli assuntori in conformità della presente legge e del contratto stipulato con l'azienda;

6°) per ripetuti atti riprovevoli e contegno inurbano ed indecoroso.

Nei su elencati casi di immediata risoluzione del contratto il canone mensile compete all'assuntore soltanto sino al giorno di disimpegno del servizio.

(È approvato).

ART. 11.

Dopo sei mesi di esercizio dell'assuntoria, il titolare può fruire di un periodo di ferie di 12 giorni per ogni anno solare, purché provveda a proprie spese a farsi sostituire, sotto la sua responsabilità, da persona da lui preventivamente designata ed accettata dalla direzione di esercizio.

All'assuntore è anche concesso di godere del riposo settimanale, sempreché provveda alla sostituzione nei modi di cui al comma precedente.

L'assuntore non può comunque allontanarsi dal servizio senza aver preventivamente avvertito il direttore di esercizio o il dirigente unico ed averne avuto preventivo benestare.

Fermo restando il disposto del secondo comma, punto 3°) del precedente articolo 10, in caso di assenza non autorizzata il canone mensile potrà essere ridotto di tanti trentesimi quanti siano i giorni di assenza, nonché della spesa che l'azienda abbia sostenuto per provvedere direttamente alla sostituzione.

(È approvato).

ART. 12.

È fatto obbligo agli assuntori di stazione fermata e passaggi a livello di osservare e fare osservare dai propri coadiutori e dipendenti le prescrizioni che siano indicate nel contratto di conferimento dell'assuntoria, nonché le altre prescrizioni contemplate dal regolamento di esercizio e dagli ordini di servizio aziendali.

In particolare poi essi sono tenuti:

1°) a conoscere tutte le disposizioni relative al servizio ed a tenere aggiornati tutti gli avvisi che sono ad essi affidati per la conoscenza del pubblico;

2°) a provvedere alla regolare tenuta del servizio di amministrazione e contabilità inerente al traffico di viaggiatori e merci;

3°) ad assicurare, oltre ai servizi di cui al precedente articolo 1, anche la manovra dei carri limitatamente a quanto dispone il contratto di assuntoria, nonché il servizio eventualmente loro affidato relativamente ai segnali fissi di protezione ed ai passaggi a livello;

4°) ad effettuare le altre e diverse operazioni che per circostanze straordinarie ed impreviste fossero richieste dalla direzione di esercizio o dal dirigente unico e che si rendessero necessarie per assicurare in tali circostanze la normalità del servizio;

5°) a portare in servizio ed a far portare dai coadiutori e dipendenti il berretto e la divisa che siano prescritti dalla direzione dell'esercizio.

(*E approvato*).

ART. 13.

Gli assuntori di passaggi a livello, oltre a curare la manovra e la conservazione e lubrificazione dei cancelli, delle barriere e relativi meccanismi ed accessori, devono anche provvedere alla pulizia ed inaffiamento della sede stradale e ferroviaria nei modi e con i mezzi che siano prescritti dalla direzione di esercizio nonché alla pulitura degli intervalli fra le rotaie e controrotaie ed alla accensione e sorveglianza sia dei fanali dei quali sia eventualmente munito l'attraversamento, sia dei fanali che dei segnali fissi eventualmente ad essi affidati.

Gli assuntori di passaggi a livello sono anche obbligati a:

1°) presenziare al passaggio dei treni, vigilando allo scopo dal posto di guardia loro assegnato e prestano particolare attenzione ai segnali annessi ai treni, onde rendersi tempestivamente conto degli eventuali treni straordinari e supplementari e delle locomotive di ritorno;

2°) proteggere con appositi segnali il passaggio a livello od il tratto di linea da vigilare che fossero ostruiti per qualsiasi causa, nonché esporre appositi segnali di arresto a protezione di treni eventualmente fermi in linea, quando ne ricevano l'ordine e sempreché a tale protezione possano provvedere senza allontanarsi dal posto di servizio;

3°) curare le regolari registrazioni delle comunicazioni telefoniche negli stampati di

servizio che allo scopo gli verranno consegnati.

È in facoltà dell'azienda di incaricare gli assuntori di passaggi a livello dei lavori di piccola manutenzione, dei tagli dell'erba, spurgo delle acque e sistemazione della massicciata della strada per il tratto interessante l'attraversamento.

È fatto divieto all'assuntore di tenere nel locale adibito a posto di guardia lettini, brande e qualsiasi specie di giaciglio.

(*E approvato*).

ART. 14.

L'azienda deve fornire all'assuntore le materie di consumo necessarie per l'accensione del fanale a mano, dei fanali da illuminazione, dei segnali di protezione del posto di guardia e dei segnali fissi della ferrovia che gli sono affidati, nonché i lubrificanti per gli apparecchi di chiusura dei passaggi a livello ed i liquidi speciali per l'innaffiamento del suolo della ferrovia e della strada in corrispondenza dell'attraversamento.

(*E approvato*).

ART. 15.

Con apposite convenzioni potrà essere regolato l'affitto di locali nonché l'occupazione di suolo adiacente all'impianto e da destinare all'esercizio di attività varie, quali rivendita tabacchi, bar, ristoranti, posteggi e simili.

(*E approvato*).

ART. 16.

Gli oneri derivanti dall'applicazione della presente legge non sono considerati ai fini della determinazione dei sussidi integrativi di esercizio.

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Discussione del disegno di legge: Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose (4438).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose » (4438).

L'onorevole Frunzio, relatore per la X Commissione trasporti, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

FRUNZIO, *Relatore per la X Commissione*. Ho avuto l'onore di essere nominato relatore per la Commissione Trasporti di questo disegno di legge, che ritengo veramente molto importante. Temo però che, trovandoci in fine legislatura, esso non possa divenire legge. E d'altra parte, necessario un minimo di discussione e di relazione.

Per quanto compete la mia Commissione, comunque, non ho obiezioni da muovere al disegno di legge. Naturalmente, molte cose andrebbero approfondite: innanzitutto si tratta di trasporti pubblici o privati? Occorrerebbe inoltre stabilire per legge degli orari anche per le aziende private, che, come è noto, hanno delle concessioni da parte del Ministero dei trasporti.

Questa mi sembra, appunto, una delle obiezioni che si potrebbero fare, nel timore che sia approvato un provvedimento non perfettamente rispondente. Altra obiezione da fare a mio parere è quella che si riferisce alle disposizioni internazionali della CECA, ossia se esse possono essere inquadrate nel provvedimento che stiamo esaminando. Contrasti vi sono senz'altro stati, ma nella nostra azione siamo stati confortati dal parere del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro e dai Ministeri competenti. A parte tali considerazioni, per quanto mi compete dichiaro che non posso non essere che favorevole all'approvazione del provvedimento in esame.

Ignoro, peraltro, se stante il poco tempo ormai a nostra disposizione, si debba egualmente entrare nel merito dei singoli articoli, ma ritengo che la Commissione, esaminandoli, potrà eventualmente suggerire le eventuali modifiche che venissero reputate strettamente necessarie. Mi si consenta di affermare che, considerata la portata del provvedimento oggi in discussione, il suo esame avrebbe dovuto avvenire molto prima.

COLOMBO VITTORINO, *Relatore per la XIII Commissione*. Anche io non posso che condividere il parere espresso dall'onorevole Frunzio, circa l'esiguità del tempo posto a nostra disposizione.

Essendo io relatore per la Commissione Lavoro dovrò esaminare il provvedimento esclusivamente sotto l'aspetto sociale, lasciando il lato tecnico al collega della Commissione Trasporti. Malgrado il riferimento al regio decreto 6 dicembre 1923 relativo alle occupazioni che richiedono un lavoro discontinuo, non può essere fatto riferimento al personale addetto ai trasporti di persone o di merci. Premesso che il memorandum adottato dalla Commissione dei Trasporti interni dell'O.I.L. il 26 febbraio

1954 può essere preso quale punto di riferimento, con il presente disegno di legge si regolamentano gli orari di lavoro ed i riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose. Noi sappiamo quanto sia grande il valore di quel documento sul piano internazionale; peraltro non possono scomparire le perplessità già avanzate dall'onorevole Frunzio circa la regolamentazione nei vari paesi della CECA.

Si potrebbe correre il rischio di portare la nostra legislazione su una posizione che leda determinati vantaggi già conseguiti sul piano economico oppure pone il nostro Paese in posizione di inferiorità rispetto ad altri. Ma il problema di carattere economico, quando investe solo le persone, deve essere relegato all'ultimo posto e passare al primo quando entrano in campo interessi collettivi.

Mi permetto di sottolineare quanto detto all'articolo 6: si tratta non di una piccola categoria di lavoratori, bensì di una categoria che conta un milione di addetti. Sono stati finora tutelati questi lavoratori? In base alle statistiche, no, o per lo meno non a sufficienza. Basti pensare 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).

Da questi dati, risulta lampante la necessità di carattere sociale del provvedimento odierno. Neanch'io mi addentro nell'esame particolare dei singoli articoli, che sarà fatto in sede opportuna: quello che mi preme sottolineare è l'esigenza che anche per i conducenti di automezzi addetti al trasporto merci vengano adottate le norme già recepite nel campo dell'industria. E i vari articoli della legge tendono a raggiungere tale obiettivo.

Nutro qualche preoccupazione in merito all'articolo concernente il periodo di guida, che il disegno di legge dice non può essere superiore alle cinque ore continuative. Come modesto possessore di una utilitaria, non posso fornire considerazioni tecniche al riguardo: tuttavia ritengo che cinque ore di guida di automezzi tanto pesanti siano quanto mai gravose.

Con questa considerazione non intendo fermare o rallentare l'iter del disegno di legge, che potrà comunque essere migliorato in un prossimo futuro.

Un'altra considerazione che desidero esporre si riferisce alle sanzioni. Ritengo che l'ammenda sia poca cosa: « Chiunque contravviene alle norme della presente legge concernenti 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 », dice l'articolo 13. Tutto ciò non servirà certamente a scoraggiare il datore di lavoro dal contravvenire alle norme prescritte. È vero che l'articolo 13 prosegue concedendo nel terzo comma la possibilità di revoca della concessione da parte dell'autorità che l'ha rilasciata, tuttavia ritengo egualmente opportuno elevare l'importo dell'ammenda.

Ciò detto, il Relatore non può che auspicare il voto favorevole delle due Commissioni in questa sede riunite e dell'altro ramo del Parlamento. Non so se il tempo limitatissimo lo permetterà (forse sarà impossibile!), comunque desidero che la volontà politica comune sancisca la necessità di tutelare l'incolumità di una categoria di lavoratori veramente importante nella vita del Paese.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

BETTOLI. L'unica preoccupazione, o meglio, l'unico rammarico che noi abbiamo è quello che, arrivando molto tardi il provvedimento oggi in esame, non abbia la possibilità di fornire un ampio dibattito intorno ai principi stabiliti in esso. Debbo dire subito, però, che il nostro compito è facilitato perché le norme inserite in questo provvedimento le abbiamo già trovate nella legge che qualche anno fa, ancora a Commissioni riunite, abbiamo approvato per i servizi delle autolinee in concessione; troviamo, perciò, una analogia per quanto riguarda la tecnica e la formulazione stessa del provvedimento che oggi stiamo esaminando.

Dobbiamo pertanto dire che siamo senz'altro d'accordo, perché il settore è particolarmente individuato attraverso le licenze che vengono concesse ai trasportatori per conto terzi, attraverso una formula abbastanza diffusa, e praticamente i possessori di licenze di trasporto per conto terzi possono essere considerati dei veri e piccoli industriali del traffico. Ecco perché, ad un certo momento, quando l'onorevole Colombo Vittorino si preoccupa perché la penalità non è elevata, sostengo che invece è rispondente, in quanto al secondo comma dell'articolo, al quale egli ha fatto riferimento, è previsto il ritiro della licenza ciò che significa praticamente o la cessazione dell'attività oppure la sospensione.

A parer mio, pertanto, la categoria dei trasportatori di cose per conto terzi è giuridicamente ben definita attraverso la licenza che ad essi viene rilasciata ed è essa che ci fornisce ogni garanzia.

Non ci preoccupa poi il fatto dei piccoli proprietari di un autotreno i quali contemporaneamente sono padroni e conducenti, datori di lavoro e lavoratori, in quanto il provvedimento si applica solo ai dipendenti e non ai cosiddetti « artigiani autotrasportatori », per cui essi non sono soggetti alla disciplina del codice stradale che stabilisce debbano esserci due conduttori in ogni cabina di autotreno.

Sotto questo aspetto troviamo pertanto la giustificazione delle forme rigide di orario di lavoro, non solo, ma anche di guida del mezzo. Né possiamo avere preoccupazioni di altra natura, quale la situazione di maggior favore di cui godono altri conduttori. Le norme alle quali oggi intendiamo fare riferimento, infatti, sono già applicate in altri Paesi della Comunità europea; non solo, ma i nostri conduttori che toccano la Germania sono soggetti alle norme che regolano la disciplina dell'autotrasporto di cose per conto terzi. Si tratta, badate bene, di norme notevolmente restrittive nei confronti della situazione italiana, che hanno portato a situazioni di disagio veramente rimarchevole.

Noi con questa legge riusciamo a normalizzare un settore. Pertanto, onorevoli colleghi, poiché il parere del C.N.E.L. è stato favorevole, così come favorevole è stato quello del nostro gruppo per questo testo, nel cui ambito le parti sindacali sono riuscite a proporre dei suggerimenti successivamente accettati dal Governo, pur avendo alcune obiezioni da muovere nel merito del provvedimento, al fine di non perdere tempo, proponiamo l'approvazione pura e semplice del testo presentatoci.

CALVARESI. Il gruppo comunista, pur rammaricandosi del ritardo con cui il disegno di legge è stato presentato all'esame della Commissione, non può non concordare con le finalità sociali del provvedimento stesso. Particolarmente gravoso è il lavoro degli addetti all'autotrasporto di cose, soprattutto dal punto di vista fisico, per i riflessi sul sistema nervoso del guidatore. Per quanto riguarda il merito del provvedimento, anche il nostro gruppo avrebbe delle obiezioni da fare; nella consapevolezza, però, dei minuti contati, si riserbiamo di farle nella prossima legislatura.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (TRASPORTI — LAVORO) — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1963

REPOSSI. Siamo tutti d'accordo sull'approvazione del provvedimento al nostro esame, perché il tempo limitatissimo così impone. Naturalmente, molteplici sarebbero le osservazioni da fare. Per esempio, molte norme riferite a zone locali avrebbero trovato più efficace applicazione tramite la politica sindacale, che non attraverso una formula di carattere generale. Inoltre: quando all'articolo 2 (primo comma) si parla di lavoro effettivo, si fa riferimento al lavoro ordinario o a quello straordinario? Sarebbe stato opportuno precisarlo.

Una precisazione ancora più importante sarebbe stata opportuna relativamente alla durata essenziale ed effettiva del servizio. Si dice che tale servizio debba riassumersi nelle 48 ore di lavoro settimanale. Ed allora all'articolo 5, quando si fa riferimento alle soste durante il viaggio, sarebbe opportuno precisare che esse non debbono superare i trenta minuti. Peraltro dovrebbe anche essere precisato che due soste di venti minuti, ad esempio, dovrebbero essere incluse negli orari di guida, oppure interpretate come neutralizzazione.

Insomma le lacune ci sono, è inutile negarlo: speriamo soltanto che il provvedimento che approveremo oggi non debba subire, a breve scadenza ed in base agli accordi internazionali, una completa trasformazione.

BUTTÈ. Mi sia consentito affermare che se gli emendamenti che si vogliono apportare non modificano nella sostanza il provvedimento, a mio avviso, si potrebbero anche approvare. Gli emendamenti potrebbero riguardare gli orari di lavoro, il calcolo del tempo impiegato per portarsi dall'autorimessa al luogo di lavoro: queste sono piccole lacune che, se modificate, non comportano preclusioni.

Ritengo pertanto che, restando in questi termini la competente Commissione del Senato non dovrebbe aver nulla da obiettare.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Premetto che il Governo non ha preclusione da avanzare nei riguardi degli emendamenti che si vogliono sottoporre all'esame della Commissione. Mi sia consentito aggiungere, però, che il testo ora esaminato non è solo frutto del lavoro e degli studi del competente Ministero, ma anche dei suggerimenti forniti dal C.N.E.L. Né sono mancate le consultazioni con le organizzazioni sindacali interessate, per cui, sentire ora affermare che è perfettamente... legale restare alla guida per cinque ore suscita in me una certa impressione.

CAPPUGI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Auspico, esprimendo l'augurio di

una rapida approvazione, che gli onorevoli Commissari non apportino emendamenti sostanziali.

FRANCAVILLA. Personalmente sono di avviso che la Commissione potrebbe essere d'accordo su un unico emendamento da proporre; quello, cioè, relativo alle quattro ore.

BUCALOSSI, *Presidente della XIII Commissione*. Pur riconoscendo che qualche perplessità possa suscitare il provvedimento che stiamo esaminando, limitata al lato tecnico, convengo con gli onorevoli colleghi, considerato il tempo limitato a nostra disposizione, nell'urgenza di approvare il disegno di legge in esame. D'accordo sulla proposta formulata dall'onorevole Buttè.

PRESIDENTE. Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Passiamo alla lettura ed alla votazione dei primi quattro articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

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 né le 58 ore in ciascuna delle settimane considerate isolatamente, né le 48 ore di media per settimana.

Allorché 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 della 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.

(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 purché 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).

Pongo in discussione l'articolo 5:

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 verificino 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.

L'onorevole Buttè propone di portare da 5 a 4 ore il massimo del servizio continuativo di cui al primo comma.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. In questo momento, la Commissione non è in grado né di fare una discussione di carattere tecnico né una comparazione. Per mia personale impressione potrei dire che i conduttori non debbono stare per più di tre ore al volante.

Considerato come stanno le cose, ci troviamo di fronte ad un bivio: o scendiamo sul piano tecnico ed il provvedimento dovrà essere modificato, oppure lasciamo tutto come è attualmente e potrà essere approvato. Se poniamo la questione, poi, sul fattore umano, ovviamente non mi oppongo ad alcuna proposta di emendamento.

FRUNZIO, *Relatore per la X Commissione*. Ritengo che, una volta giunti nella determinazione di approvare il disegno di legge, quello di cui si discute sia il punto che desta meno preoccupazioni. Dice il primo comma dell'articolo 5: « Ai conducenti degli automezzi non può essere richiesto un servizio continuativo di guida superiore alle ore 5 ». Nulla vieta che i due autisti (ché di due persone, infatti, deve trattarsi) usufruiscano liberamente del loro intervallo. Propongo pertanto di approvare l'articolo 5 nel testo originario.

CALVI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Ricordo agli onorevoli Commissari che il C.N.E.L., esaminando il problema dal punto di vista tecnico, aveva addirittura ridotto a mezz'ora soltanto l'intervallo. Siamo stati noi che ci siamo imposti per un intervallo di almeno un'ora.

SALES. È stato giustamente affermato che gli autisti, costretti a circolare nel caotico traffico cittadino, lavorano cinque ore e 40 minuti. Mi sembra pertanto che, nel caso degli autotrasportatori di cose, che viaggiano su strade generalmente agevoli e sgombre, possa essere tranquillamente accettato l'orario di cinque ore, senza alcun aggravio fisico.

BETTOLI. Mi dichiaro favorevole alla riduzione a quattro ore del servizio continuativo di guida. Non possono essere fissate nor-

me assolutamente rigide, ove si pensi alla abitudine dei camionisti di fermarsi, lungo il viaggio, in un bar o in un ristorante per rifocillarsi, per un tempo più o meno lungo. Sarebbe stato forse più opportuno (ma ormai è impossibile farlo) inserire una norma che avesse potuto prevedere una possibilità di interruzione. Così stando le cose, e tenendo presente che si tratta sempre di percorsi medi o lunghi, non mi sembra che indicare un massimo di quattro ore sia pregiudizievole per il servizio trasporti.

Esiste un solo motivo che ha spinto i proponenti a indicare cinque ore: l'analogia con il servizio di trasporto di persone in concessione. Mentre, però, per il trasporto di persone vi sono orari precisi da rispettare, nel caso del trasporto di merci non si riscontra questa necessità, per cui si può tranquillamente derogare al principio. Propongo pertanto di approvare la formula delle quattro ore.

COLOMBO VITTORINO, *Relatore per la XIII Commissione*. Pur apprezzando lo spirito e la volontà animatori della proposta Buttè, insisto nel dire che questa desta in me non poche preoccupazioni, principalmente quella di una discriminazione fra il trasporto di persone e il trasporto di cose. Vi è poi la preoccupazione, non minore, che l'altro ramo del Parlamento, non vedendo rispettato l'accordo intervenuto tra le varie parti politiche, col suffragio dell'Ordine tecnico, riporti di fatto il provvedimento alla posizione originaria. Ciò significherebbe insabbiare il provvedimento stesso.

La cosa potrà invece essere considerata in un ordine del giorno, che possa servire come stimolo nella prossima legislatura.

BUTTÈ. Data l'urgenza dei lavori, ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 5 secondo il testo originario.

(È approvato).

Poiché ai rimanenti articoli non sono stati presentati emendamenti, ne do lettura e li pongo successivamente in votazione:

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) una 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 al comma precedenti il personale viaggiante deve essere lasciato libero da qualunque servizio e non deve essere tenuto a restare sull'autoveicolo o presso di esso, sempreché 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, purché 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, nonché, 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 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 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 possano o si rifiutino di firmare il processo verbale, ne viene 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 concernenti 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, 3° 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.

III LEGISLATURA — COMM. RIUNITE (TRASPORTI — LAVORO) — SEDUTA DEL 13 FEBBRAIO 1963

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).

Il disegno di legge sarà votato subito a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge approvati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta dei disegni di legge:

« Regolamentazione delle assuntorie nelle ferrotramvie esercitate in regime di concessione » (544):

Presenti e votanti	57
Maggioranza	29
Voti favorevoli	57
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

« Orari di lavoro e riposi del personale degli automezzi adibiti al trasporto di cose » (4438):

Presenti e votanti	57
Maggioranza	29
Voti favorevoli	57
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Per la X Commissione: Adamoli, Amadei Giuseppe, Armani, Armato, Babbi, Bardanzellu, Bianchi Gerardo, Bogoni, Boidi, Calvaresi, Canestrari, Colasanto, Concas, Degli Esposti, Fabbri, Francavilla, Frunzio, Mancini, Marchesi, Mitterdorfer, Petrucci, Polano, Ravagnan, Sales, Schiano, Spataro, Viale e Vidali.

Per la XIII Commissione: Albizzati, Bettoli, Bianchi Fortunato, Brodolini, Bucalossi, Buttè, Cacciatore, Cinciari Rodano Maria Lisa, Cocco Maria, Colombo Vittorino, Conte, Donat-Cattin, Fogliazza, Franco Raffaele, Gitti, Isgrò, Magnani, Mazzoni, Negroni, Nucci, Pucci Ernesto, Repossi, Sabatini, Scaglia Vito, Scarpa, Storti Bruno, Sulotto, Venegoni e Zanibelli.

Sono in congedo:

Per la X Commissione: Sammartino.

Per la XIII Commissione: Russo Spena.

La seduta termina alle 11,15.

IL DIRETTORE

DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. FRANCESCO COSENTINO

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI