

COMMISSIONE XIII

LAVORO — ASSISTENZA E PREVIDENZA SOCIALE — COOPERAZIONE

36.

SEDUTA DI MARTEDÌ 24 GIUGNO 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ZANIBELLI

INDICE

	PAG.
Disegno di legge (<i>Discussione e approvazione</i>):	
Riposi compensativi degli addetti ai trasporti su strada previsti dall'articolo 11 del regolamento CEE n. 543/69 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (<i>Approvato dalla XI Commissione permanente del Senato</i>) (3001)	531
PRESIDENTE	531, 534, 535
BECCIU, <i>Relatore</i>	531, 534
DEL NERO, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	534, 535
GARBI	535
GRAMEGNA	534
NOBERASCO	535
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	535

La seduta comincia alle 17,20.

DEL PENNINO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Riposi compensativi degli addetti ai trasporti su strada previsti dall'articolo 11 del Regolamento CEE n. 543/69 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (*approvato dalla XI Commissione permanente del Senato*) (3001).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riposi compensativi degli addetti ai trasporti su strada previsti dall'articolo 11 del Regolamento CEE n. 543 del 1969 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada », già approvato dalla XI Commissione del Senato nella seduta del 22 maggio 1974.

L'onorevole Becciu ha facoltà di svolgere la relazione.

BECCIU, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge al nostro esame discende dall'esigenza improrogabile di armonizzare la nostra legislazione con quella comunitaria sulla materia attinente alla regolamentazione delle prestazioni degli operatori del trasporto su strada.

In base al Regolamento CEE, per trasporto su strada si intende qualsiasi spostamento su strada di un veicolo adibito al

trasporto di viaggiatori o di merci, mentre per «veicoli» si intendono gli autoveicoli, i trattori, i rimorchi ed i semirimorchi, e per «membri dell'equipaggio» il conducente, l'assistente alla guida ed il bigliettaio.

Ora l'articolo 11 del Regolamento CEE, al numero 1) dice che ogni membro dell'equipaggio addetto ai trasporti di merci deve aver beneficiato di un riposo giornaliero di almeno 11 ore consecutive durante il periodo di 24 ore che precede qualsiasi momento in cui egli esercita una delle attività indicate all'articolo 14, paragrafo 2, lettere c) e d); sempre il numero 1) dell'articolo 11. aggiunge che il suddetto riposo giornaliero può essere ridotto, non più di due volte in una settimana, a 9 ore, ove esso venga trascorso nel luogo di sede del veicolo, oppure, non più di due volte in una settimana, a 8 ore, ove tale periodo di riposo venga trascorso in luogo diverso dal luogo di sede del veicolo.

Sempre l'articolo 11, al punto 2) stabilisce che ogni membro dell'equipaggio addetto al trasporto di viaggiatori deve aver beneficiato, durante il periodo di 24 ore che precede qualsiasi momento in cui egli esercita una delle attività indicate dall'articolo 14, paragrafo 2, lettere c) e d), di un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive, senza possibilità di riduzione durante la settimana, oppure di un riposo giornaliero di almeno undici ore consecutive, che può essere ridotto due volte alla settimana a nove ore consecutive, a condizione che nell'orario del trasporto sia prevista una pausa di una durata ininterrotta di almeno quattro ore, o siano previste due pause di una durata ininterrotta di almeno due ore, e che durante tali pause il membro dell'equipaggio non svolga nessuna delle attività indicate nell'articolo 14, paragrafo 2, lettere c) e d), o qualsiasi altro lavoro a titolo professionale. Tutto ciò può essere controllato attraverso il libretto individuale di controllo di cui all'articolo 14, che deve contenere tutti i dati atti ad assicurare il controllo del regime di riposo degli addetti al viaggio stesso.

Ci chiediamo perché la Comunità europea legifera in questa materia, cioè legifera in una materia che potrebbe essere considerata di esclusiva spettanza dei paesi membri della Comunità stessa. La risposta la si trova nelle indicazioni preliminari del regolamento stesso che attengono in modo particolare alla concorrenza

fra le imprese nel settore dei trasporti. Il problema della concorrenza ha componenti che non sono esclusivamente di carattere economico; questa legislazione infatti considera fondamentali anche le componenti di carattere sociale. In realtà condizioni differenti sul piano sociale nella legislazione dei diversi paesi avrebbero potuto portare a delle falsificazioni nel gioco della concorrenza tra imprese di trasporti: non si può negare che operando in condizioni socialmente arretrate i costi diminuiscono, mentre operando in condizioni socialmente evolute e progredite i costi aumentano, e nella concorrenza è tutto un problema di costi. Da qui l'esigenza appunto di armonizzare la legislazione dei paesi membri della Comunità economica europea; da qui la compensazione, le indicazioni contenute nel paragrafo 6 dell'articolo 11 che poi si riproducono nell'ultima parte del disegno di legge che stiamo esaminando.

Il paragrafo 6 dell'articolo 11 recita: «Le riduzioni della durata del riposo giornaliero conseguenti all'applicazione delle deroghe previste ai paragrafi 1 e 2 devono essere oggetto di compensazione». È questo l'oggetto fondamentale del disegno di legge che stiamo esaminando. Il disegno di legge nel suo articolo unico così recita: «In attuazione a quanto stabilito all'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento della Comunità economica europea del 25 marzo 1969, n. 543 del 1969, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, ai membri dell'equipaggio, addetto ai trasporti di merci e di viaggiatori, per i quali la durata del riposo giornaliero abbia subito una riduzione, in relazione all'applicazione delle deroghe previste ai paragrafi 1 e 2 dello stesso articolo 11, spetta un riposo compensativo. Tale riposo, di durata uguale a quello del riposo ridotto, deve essere goduto entro e non oltre la terza settimana successiva a quella in cui si è verificata la deroga. È consentito il cumulo dei riposi compensativi e del riposo giornaliero».

Onorevoli colleghi, questa è la struttura del disegno di legge n. 3001. Ma io dico che la struttura giuridica di questo disegno di legge è asettica, cioè avulsa dalla realtà nella quale dovrebbe avere applicazione. Se tentiamo di calare nella realtà questa realtà giuridica, allora cominciano a presentarsi (a me per primo) i dubbi sulla validità di questo disegno di legge.

Vorrei richiamare la decisione del Consiglio delle Comunità europee apparsa sulla *Gazzetta ufficiale* n. 88 del 24 maggio 1965. L'articolo 10, paragrafo 1, recita: « A decorrere dal 1° gennaio 1966, tenuto conto dell'eventuale competenza delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei datori di lavoro in materia di conclusione di contratti collettivi di lavoro, si procederà, all'interno di ciascun modo di trasporto, al ravvicinamento nel progresso delle specifiche disposizioni legislative, regolamentari e amministrative concernenti le condizioni di lavoro applicabili nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili ». E in questo contesto che possiamo inserire il disegno di legge n. 3001. Ma allora, onorevole rappresentante del Governo, vorrei chiederle se il provvedimento al nostro esame oggi, alla luce di quanto già deciso dal Consiglio CEE nel maggio 1965, cioè nel contesto di un processo globale di unificazione delle normative riguardanti i tre settori di trasporto — per ferrovia, su strada e per vie navigabili — non possa essere considerato che uno stralcio, e se non si tratti di uno stralcio anche per quanto riguarda i tre principali argomenti del trasporto stesso che attengono alla composizione dell'equipaggio, alla durata della guida, e, per quello che specificamente ci riguarda, alla durata dei periodi di riposo degli addetti ai trasporti; perché se così fosse io comincerei a pensare che proprio in questo si potrebbe rilevare un segno di debolezza del disegno di legge in relazione a quel disegno globale concepito dallo stesso Consiglio.

La domanda che pongo, cioè, è se si tratti effettivamente di uno stralcio che nelle intenzioni del Governo doveva servire esclusivamente ad empirie l'unico vuoto, l'unico punto ancora in sospeso che poteva sembrare quello relativo agli orari di riposo. Se così fosse, abbiamo già messo in forse l'efficacia e l'applicabilità del disegno di legge. Infatti, anche nel punto 8 della risoluzione del Parlamento europeo del 3 aprile 1967, si esprime preoccupazione per il fatto che la proposta di regolamento non fornisce piena garanzia per quanto riguarda la stretta applicazione delle sue disposizioni.

Vorrei che si comprendessero le ragioni della manifestazione di dubbio che sto esprimendo circa l'applicabilità e l'effettiva applicazione nel nostro paese della materia trattata nel disegno di legge. Se os-

serviamo la formula finale del regolamento stesso, che è poi la formula finale di tutti i regolamenti comunitari, leggiamo che esso è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri. Devo dire che è un dispositivo generico ed impreciso, e che proprio su questo si fonda maggiormente la mia preoccupazione circa la sua applicabilità nel nostro paese. È generico e impreciso perché un dispositivo finale non può che essere di due tipi: o è cogente, o si serve di un meccanismo di delega. Cogente per l'autonomia giuridica dell'organo che emana il dispositivo: e noi, nella fattispecie in esame, siamo invece di fronte alla negazione di questa autonomia in quanto già nella fase preliminare del regolamento leggiamo che il Consiglio delle Comunità europee « considera che le disposizioni del regolamento relative alle condizioni di lavoro non possono pregiudicare la competenza delle parti sociali a stipulare disposizioni più favorevoli ai lavoratori, segnatamente nel quadro di contratti collettivi di lavoro; che, per favorire il progresso sociale o migliorare la sicurezza stradale, ciascuno Stato membro deve mantenere la facoltà di applicare talune misure appropriate; che la Commissione deve pertanto seguire l'evoluzione della situazione negli Stati membri e presentare al Consiglio, a intervalli regolari, relazioni al riguardo, nella prospettiva di un adattamento del regolamento all'evoluzione constatata », attribuiva una funzione non già legislativa alla Commissione stessa, ma quasi una funzione di controllo e di raccordo fra le esperienze mutevoli dei singoli paesi in ordine ai problemi del trasporto su strada; ciò in contrasto con l'esigenza di autonomia legislativa, che dovrebbe presupporre un dispositivo cogente.

Altra possibilità potrebbe essere quella di meccanismi deleganti, ma sul piano formale essi sono esclusi dalla formula con cui termina il nostro regolamento, perché non accenna a possibilità di delega da parte di alcuno.

Forse queste osservazioni sono frutto di una meditazione superficiale e affrettata, ma, d'altra parte, esse devono essere sembrate serie e positive se è vero che nel marzo di quest'anno alcuni Stati membri della Comunità europea hanno presentato formale eccezione alla Commissione comunitaria denunciando carenze dal punto di vista del regolamento e ottenendo assicu-

VI LEGISLATURA — TREDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1975

razioni e garanzie, e la Commissione ha accettato le eccezioni riguardanti le carenze del regolamento e ha anticipato la stessa volontà della Commissione parlamentare di modificare la materia di questo regolamento.

Mi permetto di fare osservazioni di questo tipo perché osservando le date dell'iter del disegno di legge mi viene un dubbio. Il disegno di legge è stato presentato il 1° marzo 1974 e approvato dal Senato il 22 maggio 1974; ma — ripeto — nel marzo 1975 la Commissione comunitaria, accogliendo le osservazioni di alcuni Stati membri, ha assicurato che avrebbe proceduto a modifiche. Noi, quindi, stiamo forse discutendo su materia che probabilmente, e per assicurazione della Commissione, sarà modificata, e forse a breve scadenza, perché stiamo trattando un disegno di legge presentato ed esaminato prima che quelle osservazioni fossero state prospettate alla Commissione. Mi auguro che queste mie osservazioni siano superate, e attendo precisazioni in questa sede. Me lo auguro perché obiettivamente le disposizioni che stiamo esaminando sono in linea con quanto di nuovo noi auspichiamo in questo settore. Mi auguro quindi che attraverso i chiarimenti che avremo io possa formalmente invitare la Commissione ad approvare in modo spedito il disegno di legge.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Becciu dell'ampia relazione e dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

GRAMEGNA. Non sono riuscito ad affermare bene la sostanza della relazione al disegno di legge al nostro esame; mi sembra inoltre che in essa ci sia una contraddizione, in quanto mentre da un lato si dice che il provvedimento è tardivo e sarebbe opportuna una sua revisione alla luce degli ultimi fatti, dall'altro se ne sollecita l'approvazione.

Il disegno di legge viene al nostro esame dopo oltre un anno dall'approvazione da parte del Senato, avvenuta il 22 maggio del 1974. Non è certo questo il primo ritardo che l'attuale Governo e quelli che lo hanno preceduto hanno frapposto all'approvazione di provvedimenti in favore dei lavoratori; ritardi che non si verificano mai quando si tratta di imporre nuove tasse sui salari. Se il disegno di legge fosse venuto al nostro esame in tempi brevi, subito dopo cioè l'approvazione del Sena-

to, probabilmente oggi l'adesione ad esso del relatore sarebbe stata completa.

Ma non è questo il punto su cui mi voglio soffermare. Noi stiamo discutendo sull'armonizzazione con le norme della CEE delle norme della legislazione italiana; allora io chiedo: quante sono le disposizioni emanate dalla CEE, richiedenti una armonizzazione con la legislazione italiana, che non sono state portate all'esame del Parlamento, specialmente quelle in materia sociale? È una domanda alla quale credo che il Sottosegretario non potrà rispondere in questa sede, ma spero lo faccia in altra occasione, chiarendoci i motivi per cui non siamo stati chiamati a discutere su tanti provvedimenti dei quali invece ci saremmo dovuti occupare.

Peraltro, considerando la situazione e le esigenze delle categorie interessate, e nonostante il ritardo con cui il disegno di legge ci giunge e le perplessità manifestate, il partito comunista italiano voterà a favore del provvedimento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

BECCIU, Relatore. Prendo atto delle dichiarazioni del collega comunista, che, di fronte alle esigenze da lui prospettate e da me, e non in termini contraddittori, sottolineate, ha ammesso che esiste indubbiamente materia per fare delle osservazioni ed esprimere delle perplessità. Ma siamo in Commissione proprio per questo, onorevole Gramigna, per esprimere il nostro giudizio, non per approvare *sic et simpliciter* i provvedimenti legislativi. Quando, nel corso del dibattito, emergono i punti negativi del provvedimento, penso che ciò dovrebbe provocare un arricchimento della discussione, e servire a porre le premesse di future — e ci auguriamo prossime — deliberazioni della CEE in materia sociale.

Concludo pertanto confermando le mie precedenti osservazioni, ed auspicando che le delucidazioni che ci verranno dal rappresentante del Governo possano eliminare ogni residuo di dubbio e rendere più facile l'approvazione del provvedimento.

DEL NERO, Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale. Il provvedimento all'esame della Commissione non ha il compito di portare un'armonizzazione generale nei confronti di tutti i provvedimenti previsti dal Regolamento della

VI LEGISLATURA — TREDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1975

CEE e che noi dobbiamo applicare, né vuole essere un provvedimento disciplinante il settore dei trasporti in Italia, conciliando il problema della concorrenza con quello del rispetto dei diritti dei lavoratori. Più semplicemente, si tratta di recepire una normativa che il Regolamento della CEE rende esecutiva *sic et simpliciter*.

Da parte di alcuni è stata manifestata una certa incertezza circa l'opportunità di un disegno di legge in questo senso, mentre forse sarebbe stato sufficiente un atto amministrativo, ma io ritengo che in materia sociale sia meglio che il Parlamento legiferi una volta di più piuttosto che una di meno. In questo caso si è pensato di investire il Parlamento in quanto, trattandosi di precisare il termine della compensazione per le giornate di lavoro, la compensazione avrebbe anche potuto essere in denaro, piuttosto che in riposo da farsi, come invece si stabilisce.

La materia certamente è vasta, e numerosi i problemi che possono interessare la Commissione ed il Parlamento, però essi esulano dal tema specifico del provvedimento in esame. In questo senso si è indirizzato anche il Senato dove il partito comunista, dopo aver chiesto un approfondimento della tematica, ha ritenuto opportuno soprassedere per il momento, riservandosi di farlo in un tempo successivo.

Questo stesso è lo spirito del voto che noi vi sollecitiamo nella seduta di oggi; praticamente si tratta dell'esecuzione, anche sotto questo aspetto, del regolamento comunitario, senza con questo voler pregiudicare l'esame di argomenti più vasti che possono essere rivisti in altra sede. Perciò, ritenendo che possano essere riprese anche in seguito le tematiche che scaturiscono dal regolamento comunitario, invito i colleghi ad esprimere un voto favorevole nei confronti di questo provvedimento, che risolve il problema dell'applicazione dell'articolo 11 del regolamento CEE n. 543 del 1969.

NOBERASCO. Io vorrei avanzare una richiesta di interpretazione autentica. Il terzo capoverso dell'articolo unico stabilisce che un periodo di riposo, chiamato riposo compensativo, di durata uguale a quella del riposo ridotto può essere concesso ai membri dell'equipaggio che abbiano subito una riduzione della durata del riposo giornaliero. Ora io domando se è nello spirito della legge che il lavoratore che

si vede ridotto di un'ora il riposo giornaliero ottenga un riposo compensativo di nove ore.

GARBI. Un problema di interpretazione si pone anche in relazione all'ultimo capoverso, in base al quale è consentito il cumulo dei riposi compensativi e del riposo giornaliero. Tale periodo di riposo deve essere goduto anch'esso, secondo quanto stabilito nel penultimo capoverso, entro e non oltre la terza settimana successiva a quella in cui si è verificata la deroga?

DEL NERO, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. L'intento è quello di sommare il riposo giornaliero con quello compensativo per permettere al lavoratore di trattenersi a casa un maggior numero di ore. Il limite per usufruire di tale vantaggio è però sempre quello della terza settimana.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo unico.

ARTICOLO UNICO.

In attuazione a quanto stabilito all'articolo 11, paragrafo 6, del regolamento delle Comunità economiche europee del 25 marzo 1969, n. 543/69, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, ai membri dell'equipaggio, addetto ai trasporti di merci e di viaggiatori, per i quali la durata del riposo giornaliero abbia subito una riduzione, in relazione all'applicazione delle deroghe previste ai paragrafi 1 e 2 dello stesso articolo 11, spetta un riposo compensativo.

Tale riposo, di durata uguale a quello del riposo ridotto, deve essere goduto entro e non oltre la terza settimana successiva a quella in cui si è verificata la deroga.

È consentito il cumulo dei riposi compensativi e del riposo giornaliero.

Trattandosi di articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà tra poco votato direttamente a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

VI LEGISLATURA — TREDICESIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 24 GIUGNO 1975

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Riposi compensativi degli addetti ai trasporti su strada previsti dall'articolo 11 del regolamento CEE n. 543/69 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada » (*Approvato dalla XI Commissione permanente del Senato*) (3001):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	24
Voti contrari	0

(*La Commissione approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Aldrovandi, Baccalini, Becciu, Biamonte, Bianchi Fortunato, Boffardi Ines, Bonalumi, Borra, Cabras, Capra, Corti, Cuminetti, Del Pennino, Furia, Garbi, Gramigna, Miceli, Noberasco, Pezzati, Pisicchio, Pucci, Sgarbi Bompani Luciana, Zanibelli e Zoppetti.

La seduta termina alle 18,5.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO