

ORARIO DI LAVORO DEL PERSONALE DEGLI AUTOMEZZI PUBBLICI DI LINEA EXTRAURBANI ADIBITI AL TRASPORTO DI VIAGGIATORI

Art. 1 - Le disposizioni sulla limitazione dell'orario di lavoro -contenute nel R.D. legge 15 marzo 1923, n. 692, nel relativo regolamento, approvato con R.D. 10 settembre 1923, n. 1957, e nella legge 30 ottobre 1955, n. 1079 (1), si applicano anche al personale non viaggiante degli autoservizi pubblici di linea extraurbani adibiti al trasporto dei viaggiatori.

Art. 2 - La durata del lavoro effettivo del personale viaggiante degli autoservizi pubblici di linea extraurbani adibiti al trasporto di viaggiatori non può eccedere le 8 ore giornaliere o le 48 settimanali, salvi i casi regolati dal successivo articolo 3 (2).

Art. 3 - L'esecuzione del lavoro straordinario che non abbia carattere meramente saltuario è vietata per il personale di cui al precedente articolo 2, salvi i casi di speciali esigenze di esercizio derivanti dalle caratteristiche delle linee 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 due 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 competenti per territorio, entro 48 ore dall'inizio, indicando i motivi che hanno imposto il ricorso al lavoro straordinario (3). L'esecuzione del lavoro straordinario comporta, in ogni caso, il pagamento delle maggiorazioni previste dai contratti collettivi di lavoro (4).

Art. 4 - Si considera notturno il lavoro effettuato, in tutto o in parte, dalle ore 22 alle ore 5.

Art. 5 - 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 (5). 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 capilinea siano di durata superiore ai 15 minuti primi. ,

Art. 6 - 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 superiore a 30 minuti; b) il tempo in cui è richiesta la presenza del lavoratore sull'autoveicolo per essere pronto a partire a 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) un'aliquota non inferiore al 12 per cento nel (recte: 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'art. 7 (6)

Art. 7 - 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 condizioni (7):

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. Il periodo 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. 8. - 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 (8) Il riposo settimanale deve normalmente usufruirsi di domenica, fatta eccezione per il personale viaggiante per il quale cade nel giorno stabilito dal turno. E' consentito il cumulo di due riposi settimanali consecutivi quando sia reso necessario dalle esigenze del servizio o vi sia accordo fra le parti (9)

Art. 9. - 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 7, purché l'eccedenza della prestazione gli sia retribuita come lavoro straordinario o compensata con equivalente periodo di riposo(10). 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, competenti per territorio.

Art. 10. - 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, (10).

Art. 11. - Per le controversie relative all'applicazione delle presenti disposizioni è data facoltà al personale di ricorrere in via amministrativa all'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 (12).

Art. 12. - La vigilanza per l'applicazione delle presenti disposizioni è esercitata, anche d'isgiuntamente, dagli Ispettorati del lavoro e dagli Ispettorati compartimentali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione.

Art. 13. - Le contravvenzioni alla presente legge devono risultare da apposito processo verbale, firmato dall'esercente 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 numero delle persone occupate nell'impianto o nell'autolinea alle 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. 14. - Chiunque contravviene alle norme della presente legge concernenti il personale viaggiante degli autoservizi pubblici di linea extraurbani adibiti al trasporto di viaggiatori, è punito con l'ammenda da L. 5.000 a L. 15.000 per ciascun lavoratore occupato nella azienda; al quale la contravvenzione si riferisce. In caso di recidiva specifica, il Ministro per i 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 (13).

(*) La normativa della legge n. 138/1958 è comunque da ritenersi influenzata dalle disposizioni contenute nel Regolamento C.E.E. n. 543/1969, integrato e modificato dai successivi Regolamenti C.E.E. nn: 534/1972 e 2827/1977 (v. nella Parte Quarta - Cap. 3), che in particolare disciplinano: - il campo di applicazione sia territoriale che qualitativo (in relazione al tipo di veicoli o al tipo di servizio), con esclusione dei «veicoli adibiti a trasporto di viaggiatori in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 156 km.»;

- la composizione degli equipaggi, prescrivendo in 21 anni compiuti l'età minima dei conducenti adibiti al trasporto viaggiatori, che devono essere muniti di certificato di idoneità professionale (v. nota n. 13 in calce all'art. 10 dei Reg. All. A) al R.D. n. 148/1931 nella Parte Prima - Cap. 1), e prevedendo inoltre la presenza, sul veicolo, di un secondo conducente se la distanza da percorrere - tra due periodi consecutivi di riposo giornaliero - supera i 450 km. (salvo l'applicazione delle norme relative al cronotachigrafo di cui al Reg. C.E.E. n. 1463/1970, per le quali veggasi la Cir. Min. Lavoro n. 4/82 del 5 gennaio 1982, a pag. 403);

- i periodi di guida, che non devono eccedere le 4 ore consecutive (L'art. 5 della presente legge n. 138/1958 ne prevedeva invece 5), mentre la durata complessiva tra due periodi consecutivi di riposo giornaliero non deve superare le 8 ore, fatte salve situazioni particolari in cui la durata giornaliera di guida può oltrepassare il suddetto limite;

- il periodo di riposo, che per i componenti degli equipaggi addetti al trasporto viaggiatori deve essere di 10 ore consecutive se giornaliero (l'art. 7 della presente legge n. 138/1958 ne prevedeva invece 9), e di 24 ore consecutive se settimanale (fatte salve specifiche deroghe in relazione ad esigenze particolari).

La normativa della legge n. 138/1958 è stata interessata anche dai seguenti, successivi provvedimenti legislativi:

1) legge 14 febbraio 1974, n. 62 (v. nelle note in calce alla legge 14 agosto 1974, n. 394, nella Parte Quarta - Cap. 2), che in particolare ha stabilito in 21 anni l'età minima per guidare autobus, autocarri, autotreni, autosnodati adibiti al trasporto di persone;

2) legge 14 agosto 1974, n. 394, che all'art. 1 - l' capoverso, comma b) -, ha stabilito in 60 anni l'età massima per la guida degli stessi mezzi;

3) legge 2 luglio 1975, n. 303 - pubblicata nella G.U. 22-7-1975, n. 193 - recante: «Riposi compensativi degli addetti ai trasporti su strada previsti dall'art. 11 del Regolamento (C.E.E.) n. 543/1969, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale dei trasporti su strada (v. in questa stessa Parte Prima - Cap. 3, a pag. 402).

(1) Veggasi detta legge n. 1079/1955 nella Parte Quarta - Cap. I. Per le aziende esercenti autoservizi in concessione, veggasi gli artt. 4/C e 17 del C.C.N.L. 23 luglio 1976, nonché l'ipotesi di Accordo Contrattuale - parte cosiddetta della produttività - 17 giugno 1982, nella Parte Terza - Cap. I.

(2) Attualmente 6,40 ore giornaliere o 40 settimanali.

96

(3) Al posto di «Ispettorato compartimentale ... » leggasi ora «Ufficio Prov. M.C.T.C.». Per le autolinee di competenza regionale, detta denuncia va fatta ai competenti Organi regionali (v. Circ. Min. Trasporti prot. n. 938/1972, Titolo 2' punto 2 nella Parte Quarta - Cap. 2).

V., altresì, sulla materia, l'art. 67 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753, nella Parte Quarta - Cap. 2.

(4) Veggasi l'art. 11 dell'Accordo Nazionale 12 marzo 1980 nella Parte Terza - Cap. 1, a pag. 935.

(5) Veggasi, in questa stessa Parte Prima - Cap. 3, la Circ. Min. Lavoro 5 gennaio 1982, n. 4/82, contenente istruzioni operative in materia di controllo dei cronotachigrafi e delle pause di lavoro del personale viaggiante nel settore dei trasporti su strada. V. anche l'alinea n. 3 della precedente nota con asterisco.

397

Legge 14-2-1958, n. 138 Parte Prima - Cap. 3'

(6) L'art. 4/C del C.C.N.L. 23 luglio 1976, stabilisce il computo del 12 % come lavoro effettivo, anche in caso di non richiesta reperibilità (Parte Terza - Cap. 1).

(7) L'art. 4/C del C.C.N.L. 23 luglio 1976 (Parte Terza - Cap. 1), stabilisce in 12 ore giornaliere il nastro lavorativo del personale viaggiante.

(8) Veggasi nota n. 10, in calce all'art. 16 del R.D. Legge n. 2328/1923, in questa stessa Parte Prima - Cap. 3, a pag. 389.

(9) Relativamente all'indennizzo del riposo settimanale spostato ad altro giorno, si riporta il parere del Ministero del Lavoro - Direz. Gen. Rapporti di Lavoro Div. X - contenuto nella lett. prot. 43722 del 18 maggio 1965, indirizzata all'Ispettorato del Lavoro di Ravenna.

Legge 14-2-1958, n. 138 Parte Prima - Cap. 3'

(11) Veggasi precedente nota n. 3.

(12) Veggasi precedente nota n. 3 (analogamente per i successivi artt. 12 e 13).

(13) Veggasi, nella Parte Quarta - Cap. 2, le disposizioni legislative che disciplinano la materia

ACCORDO NAZIONALE 4 LUGLIO 1963

REGOLAMENTAZIONE ORARIO DI LAVORO PER IL PERSONALE DIPENDENTE DALLE AZIENDE MUNICIPALIZZATE DI TRASPORTO (1)

Il giorno 4 luglio 1963, in Roma, presso la Federazione Nazionale Aziende Municipalizzate di Trasporto, Piazza Cola di Rienzo, 80 f r a la Federazione Nazionale Aziende Municipalizzate di Trasporto (Fedetram); e la Federazione Nazionale Lavoratori Autoferrotranvieri e Internavigatori, aderente alla C.G.I.L.; la Federazione Italiana Autoferrotrarrivieri e Internavigatori, aderente alla C.I.S.L.; la Federazione Nazionale Autoferrotranvieri ed Internavigatori, aderente alla UIL.

Premessa l'opportunità di ricondurre - salvo le esplicite eccezioni di cui, all'art. 6 del testo - alla competenza esclusiva degli accordi nazionali la regolamentazione dell'orario di lavoro da valere per il personale dipendente dalle aziende municipalizzate di trasporto,

si conviene quanto segue:

CAPO 1 Orario di lavoro del personale viaggiante

Art. 1. - L'orario medio giornaliero di lavoro del personale viaggiante e di quello graduato è fissato, a partire dal 1°giugno 1964, in ore 6,40, compresi i tempi accessori.

Tale orario di lavoro medio giornaliero sarà raggiunto con la seguente gradualità:

1) Dal 1* giugno 1963

a) le aziende che praticavano al 31 maggio 1963 tiri orario medio giornaliero di lavoro uguale o superiore alle ore 7 devono attuare- una riduzione dell'orario stesso di 20' giornalieri;

b) le aziende che praticavano al 31 maggio 1963 un orario medio giornaliero di lavoro compreso tra le ore 7 e le ore 6,40' devono attuare un orario medio giornaliero di ore 6,40';

2) Dal 1° gennaio 1964: a) le aziende che al 31 dicembre 1963 attueranno ancora, dopo la riduzione di cui al precedente punto 1), un orario medio giornaliero di lavoro uguale o superiore alle ore 7, effettueranno una ulteriore riduzione dell'orario stesso di 20' giornalieri;

b) le aziende che al 31 dicembre 1963 effettueranno ancora, dopo la riduzione di cui al precedente punto 1), un orario medio giornaliero, compreso fra le ore 7 e le ore 6,40' debbono attuare un orario medio giornaliero di ore 6,40'.

3) Dal 1* giugno 1964: le aziende che alla data del 31 maggio 1964 non avessero raggiunto con le riduzioni dell'orario medio giornaliero di lavoro previste ai precedenti punti 1) e 2) le ore 6,40' di orario medio giornaliero, attueranno la riduzione necessaria a raggiungere tale orario.

Art. 2. - L'orario di lavoro massimo giornaliero, per il personale di cui al precedente art. 1 è fissato, a decorrere dal 1° giugno 1964, come segue:

- personale viaggiante e graduato dei servizi urbani: ore 7,15;
- personale viaggiante e graduato dei servizi extraurbani: ore 8.

Per le aziende che dovranno attuare la riduzione dell'orario di lavoro graduale secondo quanto precisato ai punti 1), 2) e 3) del precedente art. 1, L'orario massimo giornaliero di lavoro, in concomitanza con le riduzioni previste sarà determinato aumentando il risultante orario medio giornaliero di lavoro di 35% per il personale dei servizi urbani, e di ore 1,20' per quello dei servizi extraurbani.

Art. 3. - In deroga a quanto stabilito nei precedenti artt. 1 e 2 per il personale viaggiante e graduato dipendente da aziende che gestiscono esclusivamente servizi extraurbani e che abbiano concordato riduzioni dell'orario medio giornaliero col limite massimo di 7 ore, nel periodo 1-6-1962-31-5-1963, l'applicazione della riduzione dell'orario medio giornaliero di lavoro alle ore 6,40' e dell'orario giornaliero massimo alle ore 8 avverrà in un unico tempo a partire dall'1-6-1964, ferma restando fino a tale data la situazione attuale.

Art. 4. - Gli orari indicati negli articoli precedenti sono stabiliti sulla base della normale settimana lavorativa (sei giorni).

Art. 5. - L'orario medio giornaliero di lavoro di cui agli articoli 1 e 3 del presente accordo sarà calcolato individualmente sull'intero ciclo dei turni al quale gli agenti sono interessati, ciclo che - ai fini del calcolo - non deve comunque superare sette settimane.

Art. 6. - Per tener conto delle esigenze specifiche di ciascuna azienda, resta di pertinenza degli accordi aziendali la determinazione:

- a) del nastro lavorativo;
- b) del numero e della durata delle riprese; C) degli intervalli fra le riprese;
- d) delle modalità di cambio; e) dei tempi accessori.

CAPO II

Orario di lavoro del personale operaio

Art. 7. - L'orario di lavoro del personale operaio è fissato come segue: - dal 1° giugno 1963: ore 44 settimanali; - dal 1° giugno 1964: ore 42 settimanali; - dal 1° gennaio 1965: ore 40 settimanali, Nell'orario predetto sono compresi gli eventuali tempi accessori.

CAPO III

Orario di lavoro degli impiegati tecnici ed amministrativi

Art. 8. - L'orario di lavoro del personale impiegatizio è fissato come segue: - dal 1° giugno 1963: ore 40 settimanali; - dal 1° giugno 1964: ore 39 settimanali.

CAPO IV

Orario di lavoro del personale ausiliario

Art. 9. - L'orario di lavoro del personale ausiliario è quello dei servizi cui tale personale è addetto.

CAPO V

Norme generali

Art. 10. - Restano ferme le eventuali condizioni di miglior favore già fissate da accordi aziendali complessivamente per ciascuna categoria di personale.

Art. 11. - Il presente accordo scadrà il 31 dicembre 1966 e sarà tacitamente rinnovato di anno in anno se non disdetta da una delle parti almeno tre mesi prima della scadenza.

Art. 12. - Le eventuali controversie relative all'applicazione del presente accordo saranno deferite alle Organizzazioni nazionali stipulanti per il componimento.

LEGGE 2 LUGLIO 1975, N. 303

(Pubblicata sulla G.U. n. 193, del 22 luglio 1975)

RIPOSI COMPENSATIVI DEGLI ADDETTI AI TRASPORTI SU STRADA PREVISTI DALL'ART. 11 DEL REGOLAMENTO CEE N. 543/1969 RELATIVO ALL'ARMONIZZAZIONE DI ALCUNE DISPOSIZIONI IN MATERIA SOCIALE DEI TRASPORTI SU STRADA (-)

..... . . omissis . .

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.

E' consentito il cumulo dei riposi compensativi e del riposo giornaliero.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

..... . . omissis

(1) Veggasi al riguardo i successivi Accordi Nazionali, nella Parte Terza - Cap. 1: - 26 marzo 1970, art. 5 (applicabile anche alle ferrovie secondarie); - 23 luglio 1976, art. 4A, 4B, 4C (applicabile anche agli autoservizi); - 17 giugno 1982, protocollo sulla cosiddetta produttività.