

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada»

(COM(2001) 573 def. — 2001/0241 (COD))

(2002/C 221/06)

Il Consiglio, in data 24 ottobre 2001, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 71 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione, incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore García Alonso in data 30 aprile 2002.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 29 maggio 2002, nel corso della 391^a sessione plenaria, con 94 voti favorevoli, 1 contrario e 3 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La modifica attraverso la direttiva 2000/34/CE, della direttiva 93/104/CE sull'organizzazione del tempo di lavoro, che stabilisce i requisiti minimi applicabili ai lavoratori mobili nel settore dei trasporti su strada, ha reso opportuno l'aggiornamento del Regolamento (CEE) n. 3820/85, tra l'altro per il fatto che la stretta relazione tra l'organizzazione del tempo di lavoro prevista dalla direttiva sopraccitata e i tempi di guida dei conducenti previsti dal regolamento rende necessario uniformare le rispettive disposizioni nelle materie comuni.

1.2. Per questo motivo, è importante sottolineare e nello stesso tempo ringraziare la Commissione europea per il suo impegno a favore dell'adozione della proposta all'esame i cui obiettivi principali: l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza, il miglioramento delle condizioni di lavoro, l'aumento della sicurezza stradale — trovano in tal senso il pieno accordo del Comitato.

1.3. Tuttavia, a giudizio del Comitato, la proposta oggetto del presente parere contiene alcuni aspetti da migliorare sul piano redazionale al fine di chiarire determinati concetti. Altri aspetti, non altrettanto numerosi, possono invece essere migliorati a livello di contenuto onde facilitarne l'applicabilità e l'osservanza e migliorare la sicurezza stradale in un settore che, non va dimenticato, fornisce un servizio d'interesse generale. Questa circostanza spesso condiziona le decisioni degli imprenditori, e dunque gli interessi dei lavoratori, di fronte alla richiesta di servizi di qualità da parte del cliente.

1.4. Nella versione finale della sua proposta, il Comitato economico e sociale intende trovare il giusto equilibrio per un'attività come il trasporto su strada che richiede una certa flessibilità nell'organizzazione e condizioni sociali accettabili. Questo faciliterà l'applicazione efficace e uniforme del regolamento, rendendolo inoltre adeguato alla costante evoluzione del settore e favorirà le buone pratiche.

2. Osservazioni preliminari

2.1. Il Comitato accoglie favorevolmente la proposta di modifica del Regolamento (CEE) n. 3820/85 volta ad agevolare l'armonizzazione di taluni aspetti della legislazione sociale sui periodi di guida, le interruzioni e i riposi con l'introduzione del tachigrafo digitale. Il Comitato richiama tuttavia l'attenzione sulle difficoltà che l'allegato tecnico del tachigrafo digitale incontra in sede di approvazione a livello comunitario e dunque sul fatto che non sono noti al momento i requisiti tecnici del nuovo apparecchio che hanno condizionato, in una certa misura, la modifica dell'attuale Regolamento (CEE) n. 3820/85.

2.2. Se da un lato è vero che il settore dei trasporti su strada ha subito grandi cambiamenti nei diciassette anni intercorsi dall'adozione del Regolamento (CEE) n. 3820/85, non bisogna però dimenticare che molte delle trasformazioni avutesi nel settore hanno determinato un progresso e un'evoluzione dell'attività professionale dei conducenti, i quali attualmente dispongono di veicoli tecnicamente più avanzati, di migliori infrastrutture stradali, cose che rendono più facile l'esercizio del loro lavoro, nonostante vi siano alcune difficoltà, come quelle inerenti alla circolazione, la congestione, lo stress, la concorrenza sleale, ecc. che vanno superate.

2.3. Il Comitato accoglie favorevolmente i nuovi paragrafi dell'articolo 10 in base ai quali è l'impresa che deve dare al conducente la possibilità di rispettare le norme relative ai tempi di guida. La nuova versione dell'articolo 10 stabilisce in modo più chiaro la ripartizione delle responsabilità tra il conducente e l'impresa e questo rappresenta un notevole miglioramento rispetto alla precedente formulazione dell'articolo 10.

2.4. Il Comitato giudica inoltre positivamente il nuovo paragrafo sulla responsabilità in materia di durata del periodo di guida totale giornaliero, anche nel caso in cui il conducente attraversi più Stati membri.

2.5. Il CESE approva la creazione di un apposito comitato consultivo per l'applicazione e il controllo del nuovo regolamento modificato. Un collegamento tra l'attività di detto Comitato e le riunioni tra le parti sociali del settore dei trasporti su strada permetterà una corretta applicazione e interpretazione del regolamento.

2.6. I tempi di guida dei conducenti che non rientrano nel campo di applicazione della proposta, ad esempio quelli che effettuano il trasporto di persone su un traghetto inferiore ai 50 Km ma che svolgono anche un'attività inclusa nel campo di applicazione della proposta di regolamento, sollevano alcuni problemi d'interpretazione delle norme. A questo punto, bisogna domandarsi che tipo di misure, diverse dal tachigrafo, dovranno essere approvate dalle istituzioni comunitarie per risolvere il problema del controllo del tempo giornaliero di guida totale nei casi in cui il conducente effettui un servizio escluso da tale disciplina normativa e svolga anche un servizio incluso nel campo di applicazione della proposta.

2.7. È possibile ridurre ulteriormente le deroghe concesse dal regolamento. Ad esempio, non esiste alcun motivo per escludere il trasporto di materiale da circo di cui all'articolo 3, il quale dà l'impressione che si stia legiferando sul tipo di veicolo e non sui tempi di guida dei conducenti.

3. Osservazioni concernenti gli articoli della proposta

Capitolo I — Disposizioni preliminari

3.1. Il Comitato osserva che la proposta di regolamento definisce nei minimi particolari i diversi elementi oggetto della normativa e a tale proposito propone i seguenti miglioramenti: all'articolo 1, si propone di sostituire, nella versione spagnola, «metodi di trasporto» con «modi di trasporto» (non riguarda la versione italiana).

3.2. All'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), si propone di sostituire 3,5 tonnellate con 2,0 tonnellate. Le statistiche mostrano infatti un numero elevato di incidenti nel segmento di veicoli di trasporto merci compreso tra le 2 e le 3,5 tonnellate.

3.3. All'articolo 4, paragrafo 4 le interruzioni andrebbero definite nel modo seguente: «interruzione: ogni periodo di tempo in cui il conducente non può svolgere altre mansioni».

3.4. Per quanto concerne il riposo giornaliero (art. 4, par. 7), si suggerisce la seguente modifica: «riposo giornaliero»: il periodo di tempo durante il quale il conducente può disporre liberamente di tale tempo e che corrisponde al «riposo giornaliero regolare» o al «riposo giornaliero ridotto».

3.5. Anche per il riposo settimanale, previsto all'articolo 4, paragrafo 8, si propone d'introdurre le seguenti sfumature: «riposo settimanale»: il periodo di tempo durante il quale il conducente può disporre liberamente di tale tempo e che corrisponde al «riposo settimanale regolare» o al «riposo settimanale ridotto».

3.6. È opportuno inserire nel concetto di «servizio regolare», i cosiddetti «servizi regolari specializzati», ad esempio il trasporto di lavoratori, scolari o studenti, i quali sono soggetti ad orari, frequenze e itinerari regolari, conformemente all'articolo 2, paragrafo 1.2, lettere a), b) e c) del Regolamento (CEE) n. 684/92 del Consiglio del 16 marzo 1992.

3.7. Si propone inoltre di aggiungere all'articolo 4, paragrafo 14, la frase «che svolge attività di guida». Al tempo stesso, bisognerebbe formulare in maniera più concreta l'articolo 4, paragrafo 15, soprattutto dal punto di vista professionale.

3.8. Per quanto concerne il campo di applicazione, si suggerisce di modificare la formulazione dell'articolo 3, paragrafo 1 sostituendo il termine «percorso» con il termine «raggio».

3.9. All'articolo 3, paragrafo 5, si propone di sopprimere il testo «di proprietà di amministrazioni statali o locali o da questi noleggiati senza conducente», in quanto la proprietà dei veicoli o il loro noleggio risultano irrilevanti ai fini delle disposizioni. Il testo viene formulato nel modo seguente: «veicoli speciali per usi medici».

3.10. All'articolo 3, paragrafo 7, si propone di sostituire la frase «che operano entro un raggio di 50 km dalla propria base operativa» con «che operano entro un raggio non superiore a 50 km».

Capitolo II «Personale viaggiante, periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo»

3.11. È necessario sottolineare che l'articolo 5 non fa alcun riferimento all'età minima dei conducenti, dal che si conclude, in relazione con il dibattito attualmente portato avanti dalle istituzioni comunitarie sulla Direttiva concernente la formazione professionale dei conducenti, che la loro età potrebbe anche scendere a 18 anni. Questa misura potrebbe avere effetti altamente positivi per il settore e più in generale per l'occupazione, data la penuria attuale di conducenti.

3.12. Per tale motivo, si propone di eliminare i paragrafi 1 e 2 dell'articolo 5, concernenti i «bigliettai» e gli «assistenti alla guida», in quanto appare logico che la soppressione dell'età minima per la categoria più numerosa, ossia quella dei conducenti, comporti un'analoga soppressione per quelle categorie che hanno minore incidenza sui trasporti, vale a dire i bigliettai e gli assistenti alla guida, ai quali verrebbero applicate le disposizioni nazionali di carattere generale in materia di occupazione.

3.13. Per quanto concerne l'articolo 7, non vi sono obiezioni alla nuova formulazione dei paragrafi 1 e 2 ma è indispensabile reintrodurre la possibilità di frazionare le interruzioni, il che permette anche di migliorare il servizio (soprattutto il trasporto di persone) e contribuisce ad elevare il livello di sicurezza stradale. Per tale motivo si propone di inserire in questo articolo un paragrafo 3 così formulato:

«Nei servizi regolari di passeggeri, le interruzioni di cui ai precedenti paragrafi potranno essere frazionate in periodi di almeno 15 minuti ciascuno, intercalati durante il periodo di guida ».

3.14. Sarebbe più opportuno che alla fine dell'articolo 8, paragrafo 6, si sostituissero le parole «e sia in sosta» con «e sia in sosta in caso di riposo giornaliero e fermo in caso di riposo settimanale». Sarebbe inoltre auspicabile che il riposo settimanale venisse effettuato fuori dal veicolo.

Capitolo III «Responsabilità dell'impresa»

3.15. L'articolo 10, paragrafo 4 attribuisce alle imprese di trasporto la responsabilità per le infrazioni commesse dai conducenti nell'interesse delle stesse imprese anche se fuori del territorio dello Stato membro. Sarà necessario valutare la possibilità di limitare l'applicazione di tale principio e prevedere una casistica più specifica che contempli ad esempio il caso dei servizi subappaltati.

3.16. Il Comitato propone una serie di modifiche ai fini di una maggiore chiarezza. All'articolo 11 è opportuno fare riferimento al Regolamento, modificando il testo come segue: «... a quelli fissati negli articoli da 6 a 9 del presente Regolamento per i trasporti su strada».

Capitolo V «Procedure di controllo e sanzioni»

3.17. All'articolo 19, si propone di sostituire il testo del paragrafo 2 con il seguente: «Fra le possibili sanzioni, in caso di infrazione grave, gli Stati membri devono prevedere la possibilità di procedere al fermo o al ritiro del veicolo». Il Comitato è favorevole all'armonizzazione delle infrazioni e delle sanzioni tramite una nuova direttiva sul traffico e la circolazione.

3.18. Il Comitato raccomanda alla Commissione di valutare l'opportunità di coinvolgere le parti sociali nell'applicazione del regolamento, in particolare per quanto riguarda gli articoli 22 e 23 della proposta;

3.19. Infine, all'articolo 23, paragrafo 1, si propone di sostituire, nella versione spagnola, «referir» con «remitir» (non riguarda la versione italiana).

Bruxelles, 29 maggio 2002.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Göke FRERICHS
