

## 9. Conclusione

### 9.1. Il Comitato

- in generale appoggia la comunicazione della Commissione come un significativo passo avanti nella definizione di una adeguata politica audiovisiva nell'era digitale;
- riconosce che il settore audiovisivo, oltre ad essere uno dei settori a massima capacità occupazionale, continuerà a svolgere un ruolo cruciale per la democrazia, la libertà d'opinione ed il pluralismo, nonché per la protezione e promozione della diversità culturale in Europa;

- è particolarmente interessato ad esaminare e valutare, quando sarà il momento, i risultati degli studi e delle altre azioni proposte dalla Commissione;
- ritiene che la necessità di coerenza tra politica culturale, audiovisiva e della concorrenza dell'UE debba trovar riscontro in linee direttrici che salvaguardino la diversità culturale permettendo ai diversi sistemi nazionali di promuovere adeguatamente il potenziale di produzione negli Stati membri;
- ritiene necessario che, per garantire democrazia, pluralismo, coesione sociale e diversità culturale e linguistica, i servizi radiotelevisivi pubblici continuino a profittare del progresso tecnologico per svolgere le proprie funzioni.

Bruxelles, 19 ottobre 2000.

*Il Presidente*

*del Comitato economico e sociale*

Göke FRERICHES

**Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di direttiva del Consiglio relativa all'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA)»**

(2001/C 14/23)

Il Comitato economico e sociale, in data 19 ottobre 2000, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 23, paragrafo 3, del Regolamento interno, di elaborare un parere d'iniziativa in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione» è stata incaricata di preparare i lavori in materia. Conformemente agli articoli 20 e 50 del Regolamento interno, Konz è stato nominato relatore generale.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 19 ottobre 2000, nel corso della 376<sup>a</sup> sessione plenaria, con 81 voti favorevoli, un voto contrario e un'astensione, il seguente parere.

## 1. Introduzione

1.1. In data 22 marzo 2000 le parti sociali dell'aviazione civile hanno concluso un accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo, ovvero i piloti di linea, gli ingegneri di volo e il personale di cabina.

1.2. Tale accordo è stato quindi presentato alla Commissione con la richiesta esplicita di attuarlo a livello comunitario

tramite decisione del Consiglio su proposta della Commissione, ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 2, del Trattato.

1.3. Le cinque organizzazioni firmatarie<sup>(1)</sup> dell'accordo, sia di parte sindacale che padronale, sono riconosciute

<sup>(1)</sup> AEA (Association of European Airlines)  
IACA (International Air Carrier Association)  
ERA (European Regions Airline Association)  
ECA (European Cockpit Association)  
ETF (European Transport Workers' Federation), affiliata alla CES, la Confederazione europea dei sindacati

- per essere rappresentative a livello europeo e
- per avere la capacità di negoziare accordi a livello comunitario,
- poiché dispongono di strutture adeguate che permettono loro di partecipare in modo efficace all'attuazione delle disposizioni del Trattato e degli accordi firmati.

1.4. Ad esempio, esse fanno attivamente parte del comitato paritetico dell'aviazione civile sin dalla sua creazione nel 1987. In quest'ambito, sono riuscite ad adottare di comune accordo vari pareri esaustivi riguardanti i trasporti e le questioni di politica sociale.

1.5. La Commissione ha esaminato attentamente ogni clausola dell'accordo europeo e non riscontra alcuna disposizione contraria al diritto comunitario. Gli obblighi imposti agli Stati membri non derivano direttamente dall'accordo tra le parti sociali abilitate a tal fine, bensì dalle modalità di attuazione dell'accordo previste dalla direttiva, una volta che questa sarà approvata dal Consiglio.

1.6. In questa logica, l'accordo europeo in questione costituisce solo un allegato alla proposta di direttiva, che il Consiglio deve approvare per dichiarare l'accordo europeo in questione obbligatorio in generale negli Stati membri, senza alcuna modifica.

## 2. Osservazioni generali

2.1. Il Comitato ci tiene a sottolineare ancora una volta la sua posizione fondamentale, con cui conferma il ruolo essenziale delle parti sociali, invitate a completare, rafforzare e adattare a livello comunitario le norme nazionali sulle condizioni di lavoro, a condizione che l'atto normativo contenga espressamente una clausola standard di «non regressione».

2.2. In tale ottica, il Comitato si compiace del fatto che l'accordo europeo allegato alla proposta di direttiva in esame sia già il terzo della serie, dopo gli accordi europei firmati dalle parti sociali il 30 settembre 1998 ed entrati in vigore a livello comunitario tramite una direttiva del Consiglio, ovvero:

- per i trasporti marittimi, con la Direttiva 1999/63/CE del 21 giugno 1999 e

- per i trasporti ferroviari, con la Direttiva 2000/34/CE del 22 giugno 2000 che modifica la Direttiva 93/104/CE<sup>(1)</sup> del 23 novembre 1993 al fine di comprendere i settori e le attività esclusi dalla suddetta direttiva.

2.3. Il Comitato si compiace del fatto che, tramite un accordo europeo negoziato, il personale «mobile» (comunemente chiamato «personale di volo») in questo importante settore di trasporto, che per sua natura deve funzionare sette giorni su sette, molto spesso fino a tarda notte (a volte anche tutta la notte), e che opera in fusi orari diversi, sia protetto contro gli effetti nefasti per la salute e la sicurezza derivanti dai seguenti fattori:

- orario di lavoro eccessivamente lungo
- riposo insufficiente
- lavoro notturno
- organizzazione irregolare del lavoro.

2.4. Già nel parere del 9 marzo 1999<sup>(2)</sup> sui settori e le attività esclusi dalla Direttiva 93/104/CE<sup>(1)</sup> concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, al punto 3.2.5 il Comitato insisteva presso la Commissione affinché anche i lavoratori mobili di questo settore in piena evoluzione fossero coperti dal disposto di tale direttiva, in vigore dal 23 novembre 1996.

2.5. Al punto 3.5.5 dello stesso parere, il Comitato sottolineava vigorosamente la necessità di un dispositivo regolamentare comunitario sulla limitazione del tempo di volo, così da garantire un riposo sufficiente, sulla base di considerazioni di sicurezza dell'esercizio e di un'adeguata protezione in materia di salute e di sicurezza del personale di bordo dei trasporti aerei. Nello stesso spirito, il Comitato constatava con compiacimento che le parti sociali avevano ripreso le trattative nell'ambito del comitato paritetico dell'aviazione civile, e le incoraggiava a elaborare quanto prima un accordo negoziato.

2.6. Con l'accordo europeo firmato il 22 marzo scorso, le attese del Comitato hanno avuto esito positivo, nonostante il fatto che le parti sociali abilitate a negoziare e firmare accordi europei non abbiano sostenuto il CES nel suo rifiuto, formulato al punto 3.5.4 del parere del 9 marzo 1999, ad estendere a oltre 6 mesi il periodo di riferimento per constatare che la durata media del lavoro per ogni periodo di 7 giorni non deve superare le 48 ore, comprese quelle di lavoro straordinario.

<sup>(1)</sup> GU L 307 del 13.12.1993, pag. 18; Parere CES: GU C 60 dell'8.3.1991, pag. 26.

<sup>(2)</sup> GU C 138 del 18.5.1999, pag. 33.

2.7. Secondo le parti sociali, l'accordo concluso stabilisce un equilibrio fra la necessità di assicurare una tutela sufficiente della salute e della sicurezza del personale interessato in materia di orario di lavoro e le esigenze di un'adeguata flessibilità di funzionamento delle compagnie che effettuano operazioni aeree commerciali.

2.8. In base alla tabella presentata dalla Commissione al punto 8 della relazione, le tre organizzazioni di datori di lavoro firmatarie (cfr. nota 1, pag. 119) danno lavoro quasi al 95 % di tutto il personale di volo, mentre le due organizzazioni sindacali (cfr. nota 1, pag. 119) rappresentano più del 74 % di questi lavoratori, fino ad allora esclusi dal disposto della Direttiva 93/104/CE (cfr. nota 1, pag. 120) riguardante taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

2.9. Il fatto che l'ERA (cfr. nota 1, pag. 119), che rappresenta 59 vettori aerei di piccole e medie dimensioni, sia cofirmataria a pieno titolo del suddetto accordo europeo garantisce che gli interessi delle PMI siano stati debitamente presi in considerazione.

### 3. Osservazioni finali

3.1. Il Comitato sostiene con impegno la Commissione, che nell'articolo 3 della proposta di direttiva in esame impone agli

Stati membri di prevedere sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive.

3.2. Non c'è più bisogno di mostrare i vantaggi che la popolazione in generale ed i passeggeri in particolare trarranno da una regolamentazione negoziata dell'orario di lavoro e di riposo del personale di volo nell'aviazione civile, in quanto è generalmente noto che i pericoli derivanti dalla fatica provocata da orari di lavoro troppo lunghi e dalla mancanza di riposo sufficiente costituiscono un rischio reale per la salute e per la sicurezza del personale. Anche la qualità del servizio ai passeggeri ne soffre.

3.3. Essendo state definite le norme di tutela della salute e della sicurezza del personale di volo dell'aviazione civile, il Comitato aspetta ora che la Commissione formuli quanto prima proposte sulle limitazioni del tempo di volo e dei periodi di servizio nonché sulle prescrizioni di riposo (cfr. a tal proposito l'articolo 8 dell'accordo europeo in questione) affinché anche l'aspetto della sicurezza dell'esercizio sia coperto da norme comunitarie.

3.4. Come conclusione, il Comitato economico e sociale desidera dichiarare che l'introduzione di norme comunitarie minime in materia di orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile rappresenti un passo importante verso la realizzazione di una base minima di diritti fondamentali dei lavoratori.

Bruxelles, 19 ottobre 2000.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
Göke FRERICHS