

Articolo 4, comma 32 – Regolazione dei trattamenti di lavoro nelle imprese ferroviarie

Concorrenza nel trasporto ferroviario e contrattazione collettiva nazionale

di Gabriele Gamberini, Davide Venturi*

Il ddl n. 5256 interviene anche per modificare il d.lgs. n. 188/2003 di attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio in materia ferroviaria. Più precisamente viene previsto che le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sulla infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone debbano osservare oltre ai requisiti stabiliti dal d.lgs. n. 188/2003, anche la legislazione nazionale, regionale e la normativa regolamentare, ove compatibili con la legislazione comunitaria, ed applicate in modo non discriminatorio. Tra tali norme dovranno attenersi con particolare riguardo a determinati standard e a determinate prescrizioni tra cui quelle in materia di regolazione dei trattamenti di lavoro del personale, definiti dalla contrattazione collettiva nazionale svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale o, in via delegata, dalla contrattazione a livelli decentrati. Rispetto alla versione del comma 1, lettera b-bis), dell'art. 36, d.lgs. n. 188/2003 introdotta dal d.l. n. 1/2012 (così come convertito con modificazioni dalla l. n. 27/2012) viene precisato che la contrattazione collettiva di riferimento è quella nazionale ma che, ove la prima lo consenta, debba essere osservata anche la contrattazione di prossimità.

Occorre ricordare, per ben comprendere la portata della norma, che il d.lgs. n. 188/2003 riguarda la organizzazione ferroviaria in Italia, in attuazione delle predette direttive in tema di liberalizzazione del trasporto ferroviario (cd. Primo Pacchetto Ferroviario). Esso stabilisce le regole per l'utilizzo della infrastruttura ferroviaria e distingue nettamente la gestione della rete dalla fornitura del servizio (questa ultima già oggetto della direttiva 91/440/CEE del Consiglio), regolando l'accesso alla rete ferroviaria da parte delle "imprese ferroviarie" (IF). La gestione della rete è infatti attribuita ad una società che si limita a gestirla consentendone l'accesso alle diverse IF e alle associazioni internazionali di IF (l'ente gestore della rete in Italia è Rete Ferroviaria Italia S.p.A.). Trattandosi di una fonte di regolazione del mercato dei trasporti ferroviari, il d.lgs. n. 188/2003 stabilisce alcune norme che hanno la funzione di favorire e ampliare una corretta concorrenza tra imprese. Un aspetto importante che caratterizza il sistema comune di regole in senso concorrenziale è l'art. 36 del d.lgs. n. 188/2003, di cui la norma in esame

* Le considerazioni contenute nel presente intervento sono frutto esclusivo del pensiero personale dell'Autore e non hanno carattere in alcun modo impegnativo per l'Amministrazione alla quale appartiene.

costituisce la ultima rivisitazione. Infatti, l'art. 36 prevede alcuni limiti alla libera concorrenza tra IF, e tra associazioni internazionali di IF, che riguardano in generale le condizioni di lavoro dei lavoratori impiegati, ed in particolare i trattamenti normativi e retributivi previsti dalla contrattazione collettiva. La idea di fondo è insomma quella di consentire la libera concorrenza tra IF, anche a livello transnazionale, senza però favorire pratiche di *dumping sociale*, non soltanto con riferimento ai concorrenti che sono stabiliti all'interno del territorio nazionale, ma anche e soprattutto nei confronti di IF stabilite in Paesi membri UE con costo del lavoro più basso.

In questa ottica, che apre il ragionamento anche alla regolazione transnazionale della concorrenza nei trasporti ferroviari, la precisazione in esame, che favorisce l'applicazione degli standard stabiliti dalla contrattazione collettiva nazionale, relegando ad una funzione meramente sussidiaria il ruolo della contrattazione collettiva di secondo livello, contribuisce significativamente a fare chiarezza rispetto alla individuazione degli standard minimi che devono comunque essere applicati da parte di tutte le imprese concorrenti.

SCHEDA RIEPILOGATIVA

Articolo 4, comma 32

Regolazione dei trattamenti di lavoro nelle imprese ferroviarie

- Il Legislatore della riforma dispone una integrazione all'art. 36, comma 1, lettera b-*bis*), del d.lgs. n. 188/2003 al fine di precisare che le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sulla infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone debbano osservare, oltre ai requisiti stabiliti dal d.lgs. n. 188/2003: la legislazione nazionale, regionale, la normativa regolamentare e anche:
 - gli standard e le prescrizioni in materia di regolazione dei trattamenti di lavoro del personale definiti da:
 - a) contrattazione collettiva nazionale svolta dalle organizzazioni più rappresentative a livello nazionale o, in via delegata:
 - b) contrattazione a livelli decentrati.

SCHEDA DI VALUTAZIONE

Regolazione dei trattamenti di lavoro nelle imprese ferroviarie

contenuto	potenzialità/criticità	valutazione
Precisazione che le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sulla infrastruttura ferroviaria nazionale	Il Legislatore aspira a favorire la libera concorrenza tra imprese ferroviarie, anche a livello transnazionale, evitando però pratiche di <i>dumping sociale</i> . In tale ottica la precisazione in esame contribuisce a fare chiarezza rispetto alla	

<p>servizi di trasporto di merci o di persone devono osservare standard e prescrizioni definiti dalla contrattazione collettiva nazionale e, ove questa lo consenta, anche dalla contrattazione di prossimità</p>	<p>individuazione degli standard minimi che devono comunque essere applicati da parte di tutte le imprese concorrenti</p>	
---	---	--