

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Con il presente schema di decreto legislativo, composto da **undici** articoli, viene recepita nel nostro ordinamento la direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario, di seguito denominata "direttiva" (pubblicata nella GUUE del 27 luglio 2005, n. L 195 ed entrata in vigore il 28 luglio 2005).

Lo schema di d.lgs. in esame è finalizzato a porre fine alla procedura di infrazione n. 2008/0678, avviata dalla Commissione europea per la mancata attuazione della direttiva (il cui termine di recepimento era il 27 luglio 2008) e conclusasi con la presentazione, da parte della Commissione, del ricorso per inadempimento (ex art. 258 TFUE), attualmente pendente davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea (Causa C-291/10 – Commissione c/ Repubblica italiana).

La direttiva si pone nel più ampio ambito della legislazione ferroviaria europea. Nel periodo 2001-2007, infatti, i legislatori europei hanno adottato tre Pacchetti ferroviari che hanno portato ad una totale ristrutturazione del settore ferroviario, all'apertura graduale del mercato del trasporto ferroviario di merci nel 2003, 2006 e 2007 ed alla liberalizzazione dei servizi ferroviari internazionali di trasporto passeggeri a partire dal 1° gennaio 2010.

Uno degli obiettivi della legislazione ferroviaria è stato la creazione di uno spazio unico ferroviario europeo caratterizzato da maggiori servizi ferroviari di interoperabilità transfrontaliera.

In tale quadro, nel 2002 le Parti Sociali europee, operanti nel settore ferroviario, decisero, di propria iniziativa, di negoziare standard minimi in materia di condizioni di lavoro applicabili ai lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

Nel 2003 fu avviato il negoziato e in data 27 gennaio 2004 venne firmato l'"accordo su taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera" (di seguito denominato "accordo") tra le associazioni di rappresentanza aziendale e sindacale del settore ferroviario europeo, rispettivamente la CER, la Comunità delle Ferrovie Europee, e l'ETF, la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti.

L'accordo comprende una richiesta congiunta che invita la Commissione ad attuare l'accordo medesimo tramite decisione del Consiglio, su proposta della Commissione, ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato CE. L'accordo è stato, quindi, attuato con la direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, di cui costituisce un allegato.

L'accordo si pone nell'ambito della disciplina europea sull'orario di lavoro e fissa regole sugli standard minimi in materia di condizioni di lavoro applicabili ai lavoratori mobili che effettuano servizi di trasporto transfrontaliero, integrando in tal modo la normativa generale comunitaria e disciplinando alcuni istituti, come il riposo giornaliero in residenza, il riposo giornaliero fuori residenza, le pause, il riposo settimanale ed il tempo di guida.

L'esigenza normativa è nata dalla constatazione della mancanza di requisiti minimi da applicare a tutto il settore ferroviario, dal riscontro di una disomogeneità esistente tra i sistemi degli Stati membri, oltre che dalla necessità di prevenire il rischio del dumping sociale attraverso la fissazione di standard minimi relativi alle regole comuni applicabili al trasporto transfrontaliero. I firmatari si sono, dunque, incontrati su un piano di interessi comuni: definire regole chiare per la competizione e prevenire la concorrenza sleale.

Per quanto concerne, in particolare, i rapporti tra l'accordo e la disciplina europea sull'orario di lavoro, la clausola 1, comma 4 dell'accordo prevede che, per quanto riguarda i lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, la direttiva del Consiglio del 23 novembre 1993, n. 93/104/CE – concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro e recepita



nel nostro ordinamento con il d.lgs. 8 aprile 2003, n. 66 – non si applichi con riferimento agli aspetti per i quali l'accordo medesimo prevede disposizioni più specifiche.

Si illustrano, di seguito, le singole disposizioni dello schema di decreto legislativo in esame.

L'art. 1 stabilisce le finalità dello schema di decreto legislativo.

In particolare, le disposizioni contenute nel decreto, nel dare attuazione organica alla direttiva 2005/47/CE, sono dirette a regolamentare, in modo uniforme su tutto il territorio nazionale e nel pieno rispetto del ruolo della autonomia negoziale collettiva, taluni aspetti dell'orario di lavoro dei lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie (**comma 1**).

Viene precisato, poi, che i contratti collettivi nazionali, stipulati dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative dei lavoratori e dei datori di lavoro, possono mantenere o introdurre disposizioni più favorevoli di quelle previste dal presente decreto (**comma 2**).

La disposizione di cui al comma 2 è stata formulata in ottemperanza alla clausola di non regresso, di cui all'art. 2 della direttiva ed alla clausola 9 dell'accordo, in considerazione del fatto che il CCNL delle attività ferroviarie del 16.04.2003 reca disposizioni più favorevoli per i lavoratori rispetto a quelle dell'accordo, con riferimento a taluni istituti dell'orario di lavoro.

L'art. 2 stabilisce il campo di applicazione dello schema di decreto legislativo.

Esso, in particolare, si applica ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie (**comma 1**).

Vengono, poi, elencate le fattispecie in cui il decreto legislativo non trova applicazione (**comma 2**), che corrispondono ai casi in cui l'applicazione dell'accordo è facoltativa (come risulta dalla clausola 1, commi secondo e terzo, dell'accordo medesimo):

- a) per il traffico di passeggeri transfrontaliero locale e regionale e per il traffico merci transfrontaliero che non superi i 15 chilometri al di là della frontiera;
- b) per il traffico tra stazioni di frontiera ufficiali la cui lista figura in allegato all'accordo annesso alla direttiva 2005/47/CE (tra le quali è elencata la stazione di Domodossola);
- c) per i treni sugli assi transfrontalieri che iniziano e finiscono sull'infrastruttura dello stesso Stato membro e utilizzano l'infrastruttura di un altro Stato membro senza effettuare fermate (operazioni che possono pertanto essere considerate come operazioni di trasporto nazionale).

L'art. 3 reca le definizioni dei termini utilizzati nello schema di decreto legislativo.

Tra le definizioni più rilevanti vi sono quelle di seguito indicate (**comma 1**):

- a) "servizi di interoperabilità transfrontaliera": i servizi transfrontalieri effettuati oltre 15 chilometri al di là della frontiera e per i quali le imprese ferroviarie necessitano di almeno due certificati di sicurezza;
- b) "lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera": ogni lavoratore membro dell'equipaggio di un treno, addetto a servizi ferroviari e complementari a bordo treno di interoperabilità transfrontaliera per più di un'ora sulla base di una prestazione giornaliera.

L'art. 4 disciplina la durata e le modalità di fruizione del riposo giornaliero in residenza.

La regola fondamentale, in proposito, è che, ferma restando la durata normale dell'orario settimanale, il lavoratore ha diritto a un minimo di dodici ore di riposo nel corso di un periodo di ventiquattro ore e che il riposo giornaliero deve essere fruito in modo consecutivo (**comma 1**).

L'art. 5 disciplina la durata e le modalità di fruizione del riposo giornaliero fuori residenza.

La regola fondamentale, in proposito, è che il riposo giornaliero fuori residenza ha una durata minima di otto ore consecutive nel corso di un periodo di ventiquattro ore (**comma 1**).



L'art. 6 disciplina la durata e le modalità di fruizione delle pause giornaliere, prevedendo una disciplina differenziata, in conformità con la clausola 5 dell'accordo, per i macchinisti ed il personale di accompagnamento.

Per quanto concerne, in particolare, la durata delle pause, viene stabilito:

- che se la durata dell'orario di lavoro supera sei ore, deve essere assicurata una pausa di 30 minuti per il personale di accompagnamento e di almeno 30 minuti, nel corso della giornata lavorativa, per il personale macchinista (**comma 1**);
- che è assicurata una pausa di almeno 45 minuti, nel corso della giornata lavorativa, per il solo personale macchinista che presta servizio per più di otto ore (**comma 2**).

per quanto concerne, poi, le modalità di fruizione delle pause, il principio fondamentale è che la collocazione temporale e la durata della pausa devono consentire l'effettivo recupero da parte del lavoratore (**comma 4**).

L'art. 7 disciplina la durata e le modalità di fruizione del riposo settimanale.

La regola fondamentale, in proposito, è che per ogni periodo di 7 giorni deve essere garantito un riposo minimo di 24 ore, al quale si aggiunge il riposo giornaliero in residenza di 12 ore (**comma 1, lettera a**).

Per ventiquattro settimane all'anno, inoltre, viene garantito il c.d. riposo doppio, ossia un riposo di 48 ore, cui si aggiunge il riposo giornaliero in residenza di 12 ore. Il predetto riposo doppio include, per dodici volte all'anno, il sabato e la domenica e, per altre dodici volte all'anno, viene concesso senza garanzia di inclusione di un sabato o di una domenica (**comma 1, lettere b e c**).

L'art. 8 disciplina il tempo di guida dei macchinisti.

In particolare, il tempo di guida non deve superare le nove ore per una prestazione diurna e otto ore per una prestazione notturna tra due riposi giornalieri (**comma 1**).

Viene precisato, inoltre, che la durata massima del tempo di guida per ogni periodo di 2 settimane è limitata a 80 ore (**comma 2**).

L'art. 9 detta norme in materia di controllo, volte a consentire la verifica del rispetto delle disposizioni dello schema di decreto legislativo.

La regola fondamentale, in proposito, è che le imprese operanti nel settore ferroviario devono custodire una scheda di servizio indicante le ore quotidiane di lavoro e i periodi di riposo del personale mobile (**comma 1**).

L'art. 10 disciplina il regime sanzionatorio applicabile alle violazioni delle disposizioni previste dallo schema di decreto legislativo, in attuazione dell'art. 4 della direttiva.

Nel merito, gli importi delle sanzioni amministrative sono stati modulati secondo quantificazioni già previste, con riferimento a fattispecie analoghe, dalla disciplina attuale e da quella che entrerà in vigore nel prossimo futuro: si tratta, in particolare, delle disposizioni sanzionatorie previste dal Collegato Lavoro (AC 1441-*quater*-F), di prossima approvazione, nonché dal d.lgs. 234/2007 (recante attuazione della direttiva 2002/15/CE concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporti) e dal d.lgs. 285/1992 (nuovo codice della strada), come successivamente modificato ed integrato.

Nello specifico:

- l'importo della sanzione amministrativa prevista per la violazione delle disposizioni di cui all'art. 4 dello schema di decreto legislativo, inerente il riposo giornaliero in residenza, ed all'art. 5, co. 1 e 2, inerente il riposo giornaliero fuori residenza, è commisurato a quello previsto dall'art. 7, co. 1, lett. b) del Collegato Lavoro con riferimento alla violazione dell'art. 7, co. 1, inerente il riposo giornaliero, del d.lgs.



- 66/2003 (recante attuazione della direttiva 93/104/CE e della direttiva 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro);
- l'importo della sanzione amministrativa prevista per la violazione delle disposizioni di cui all'art. 6, co. 1, 2 e 3 dello schema di decreto legislativo, inerente le pause giornaliera, è commisurato a quello previsto dall'art. 9, co. 2 del d.lgs. 234/2007 con riferimento alla violazione dell'art. 5 di quest'ultimo decreto, inerente i riposi intermedi degli autotrasportatori;
 - l'importo della sanzione amministrativa prevista per la violazione delle disposizioni di cui all'art. 7 dello schema di decreto legislativo, inerente il riposo settimanale, è commisurato a quello previsto dall'art. 9, co. 1 del d.lgs. 234/2007 con riferimento alla violazione dell'art. 4 di quest'ultimo decreto, inerente la durata massima settimanale della prestazione lavorativa degli autotrasportatori;
 - l'importo della sanzione amministrativa prevista per la violazione delle disposizioni di cui all'art. 8 dello schema di decreto legislativo, inerente il tempo di guida, è commisurato a quello previsto dall'art. 174, co. 4, 5 e 6 del d.lgs. 285/1992 con riferimento alla violazione delle norme prescritte dal regolamento CE n. 561/2006 in materia di durata della guida degli autoveicoli adibiti al trasporto di persone o cose;
 - l'importo della sanzione amministrativa prevista per la violazione delle disposizioni di cui all'art. 9, co. 1 e 3 dello schema di decreto legislativo, inerente la scheda di servizio dei lavoratori transfrontalieri, è commisurato a quello previsto dall'art. 9, co. 5 del d.lgs. 234/2007 con riferimento alla violazione dell'art. 8 di quest'ultimo decreto, inerente il registro orario degli autotrasportatori;

Viene precisato, infine, all'art. 10, co. 6 dello schema di decreto legislativo, che in relazione alle violazioni amministrative sopra indicate non trova applicazione la procedura di diffida di cui all'art. 13 del d.lgs. 23 aprile 2004, n. 124, in conformità ad un principio già vigente nel nostro ordinamento con riferimento alle violazioni delle norme in materia di orario di lavoro.

L'art. 11 prevede che lo schema di decreto legislativo entri in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana (comma 1).



RELAZIONE TECNICA

Il presente schema di decreto legislativo, che recepisce nel nostro ordinamento la direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario, disciplina alcuni istituti – quali il riposo giornaliero in residenza, il riposo giornaliero fuori residenza, le pause, il riposo settimanale ed il tempo di guida – inerenti il rapporto di lavoro dei suddetti lavoratori, di natura privatistica.

Lo schema di decreto legislativo, pertanto, non comporta nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

8 OTT. 2010

La Camera della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, ha avuto esito

POSITIVO NEGATIVO

Il Ragioniere Generale dello Stato

Contino



ANALISI TECNICO NORMATIVA (ATN)

Amministrazione proponente:
Ministero del lavoro e delle politiche sociali

Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario.

Indicazione del referente dell'Amministrazione proponente:
Dott. Romolo De Camillis, Vice Capo Ufficio Legislativo, tel. 06/48161462-3, e-mail rdecamillis@lavoro.gov.it

Parte I. Aspetti tecnico-normativi di diritto interno

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il presente decreto legislativo è finalizzato a recepire la direttiva 2005/47/CE, del Consiglio del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario.

La delega è stata conferita al Governo dalla legge 4 giugno 2010, n. 96, recante disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria per il 2009 (si veda, in particolare, l'allegato B).

L'intervento risulta essere coerente con il programma di governo.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Il quadro normativo vigente è dato dal d.lgs. 66/2003 (recante attuazione della direttiva 93/104/CE e della direttiva 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro), che disciplina l'orario di lavoro dei lavoratori subordinati di tutti i settori di attività pubblici e privati, senza, tuttavia, prevedere disposizioni specifiche con riferimento ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

Gli istituti che si intendono disciplinare con il decreto legislativo, quali il riposo giornaliero in residenza, il riposo giornaliero fuori residenza, le pause, il riposo settimanale ed il tempo di guida dei lavoratori transfrontalieri, sono attualmente previsti dalla contrattazione collettiva, ed in particolare dal CCNL delle attività ferroviarie stipulato il 16 aprile 2003, anche se con un ambito di applicazione più ampio (il predetto CCNL, infatti, fa riferimento ai lavoratori mobili delle ferrovie).

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.



Il provvedimento non modifica leggi o regolamenti vigenti.

4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con i principi costituzionali. Il provvedimento, disciplinando alcuni aspetti dell'orario di lavoro dei lavoratori transfrontalieri delle ferrovie, è riconducibile alla materia dell'ordinamento civile, in cui lo Stato ha legislazione esclusiva, ai sensi dell'art. 117, 2° comma, lett. l) Cost.

5) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché degli enti locali.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie ed a statuto speciale nonché degli enti locali.

6) Verifica della compatibilità dell'intervento con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazione e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Il provvedimento non comporta effetti di rilegificazione.

8) Verifica dell'assenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non risultano presenti all'esame del Parlamento progetti di legge vertenti su materia analoga.

9) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non si ha cognizione di profili giurisprudenziali in materia, né di giudizi di costituzionalità pendenti nella stessa materia.

Parte II. Contesto normativo comunitario e internazionale

10) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con l'ordinamento comunitario ed è finalizzato, anzi, a recepire la direttiva 2005/47/CE, del Consiglio del 18 luglio 2005, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario.



11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo argomento.

La Commissione europea ha avviato la procedura di infrazione n. 2008/0678 per la mancata attuazione della direttiva (il cui termine di recepimento era il 27 luglio 2008), procedura che si è conclusa con la presentazione, da parte della Commissione, del ricorso per inadempimento (ex art. 258 TFUE), attualmente pendente davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea (Causa C-291/10 – Commissione c/ Repubblica italiana).

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali, ed anzi si rende necessario ai fini dell'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

Come si è detto, è attualmente pendente davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea il ricorso per inadempimento ex art. 258 TFUE (Causa C-291/10 – Commissione c/ Repubblica italiana), per la mancata attuazione della direttiva 2005/47/CE.

Per il resto, non si ha cognizione di profili giurisprudenziali in materia, né di giudizi pendenti nella stessa materia innanzi alla Corte di Giustizia.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Non si ha cognizione di giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

Non si hanno indicazioni al riguardo.

Parte III. Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo.

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Il provvedimento in questione, all'art. 3, introduce le seguenti nuove definizioni, già presenti nell'accordo allegato alla direttiva 2005/47/CE e che, pertanto, devono essere necessariamente utilizzate nel provvedimento di recepimento della direttiva medesima:



- servizi di interoperabilità transfrontaliera;
- lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera;
- riposo fuori residenza;
- macchinista;
- tempo di guida;
- alloggio confortevole.

Le altre definizioni normative, presenti nel citato art. 3, risultano già utilizzate nel vigente ordinamento, ed in particolare nel d.lgs. 66/2003, recante attuazione della direttiva 93/104/CE e della direttiva 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni dei medesimi.

I riferimenti normativi citati nel provvedimento risultano corretti.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Non si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Non risultano effetti abrogativi impliciti di disposizioni.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non risultano disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risultano altre deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.

Il provvedimento non prevede atti successivi attuativi.

8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento dei dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economica finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.



Non è stato necessario utilizzare dati o riferimenti statistici, né vi è la necessità di commissionare all'Istat apposite elaborazioni statistiche.



Titolo: Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario.

Indicazione del referente dell'Amministrazione proponente:

Dott. Romolo De Camillis, Vice Capo Ufficio Legislativo, tel. 06/48161462-3, e-mail rdecamillis@lavoro.gov.it

ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

(D.P.C.M. 11 SETTEMBRE 2008, N. 170 – G.U. 3 NOVEMBRE 2008, N. 257)

SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

A) Sintetica descrizione del quadro normativo vigente.

Il quadro normativo vigente è dato, in ambito comunitario, dalla direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario, che è entrata in vigore il 28 luglio 2005.

Al fine di recepire la predetta direttiva è stato predisposto l'intervento regolatorio in esame.

Per quanto concerne l'ordinamento interno, il quadro normativo vigente è dato dal d.lgs. 66/2003 (recante attuazione della direttiva 93/104/CE e della direttiva 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro) che disciplina l'orario di lavoro dei lavoratori subordinati di tutti i settori di attività pubblici e privati, senza, tuttavia, prevedere disposizioni specifiche con riferimento ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

Gli istituti che si intende disciplinare con l'intervento regolatorio, quali il riposo giornaliero in residenza, il riposo giornaliero fuori residenza, le pause, il riposo settimanale ed il tempo di guida dei lavoratori transfrontalieri, sono attualmente previsti dalla contrattazione collettiva, ed in particolare dal CCNL delle attività ferroviarie stipulato il 16 aprile 2003, anche se con un ambito di applicazione più ampio (il predetto CCNL, infatti, fa riferimento ai lavoratori mobili delle ferrovie).

B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa, corredata dalla citazione delle relative fonti di informazione.



L'esigenza normativa che ha portato all'emanazione della direttiva 2005/47/CE – per il cui recepimento è stato predisposto l'intervento regolatorio – è nata dalla constatazione della mancanza di requisiti minimi da applicare a tutto il settore ferroviario, dal riscontro di una disomogeneità esistente tra i sistemi degli Stati membri, oltre che dalla necessità di prevenire il rischio del dumping sociale attraverso la fissazione di standard minimi relativi alle regole comuni applicabili al trasporto transfrontaliero.

Quanto sopra risulta dal documento finale del Progetto, finanziato con i fondi dell'Unione europea, denominato "Follow-up dell'Accordo sulle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili in interoperabilità".

C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo.

L'intervento regolatorio è finalizzato a recepire la direttiva 2005/47/CE e, conseguentemente, a risolvere il problema della procedura di infrazione n. 2008/0678, avviata dalla Commissione europea per la mancata attuazione della direttiva (il cui termine di recepimento era il 27 luglio 2008) e conclusasi con la presentazione, da parte della Commissione, del ricorso per inadempimento (ex art. 258 TFUE), attualmente pendente davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea (Causa C-291/10 – Commissione c/ Repubblica italiana).

Nel merito, la direttiva 2005/47/CE e, conseguentemente, l'intervento regolatorio, sono finalizzati a fissare standard minimi relativi alle regole comuni applicabili al trasporto transfrontaliero, allo scopo di prevenire la concorrenza sleale ed il rischio di dumping sociale in ambito europeo.

D) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentiranno successivamente di verificarne il grado di raggiungimento.

La direttiva 2005/47/CE – per il cui recepimento è stato predisposto l'intervento regolatorio – si pone nell'ambito della disciplina europea sull'orario di lavoro e fissa regole sugli standard minimi in materia di condizioni di lavoro applicabili ai lavoratori mobili che effettuano servizi di trasporto transfrontaliero, integrando in tal modo la normativa generale comunitaria e disciplinando alcuni istituti, come il riposo giornaliero in residenza, il riposo giornaliero fuori residenza, le pause, il riposo settimanale ed il tempo di guida.

Gli obiettivi della direttiva sopra citata e, conseguentemente, dell'intervento regolatorio predisposto, consistono nel definire regole chiare per la competizione e prevenire la concorrenza sleale.

E) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento legislativo.



L'intervento regolatorio ha per destinatari i lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE

Questa Amministrazione ha proceduto alla consultazione delle organizzazioni sindacali di categoria più rappresentative dei datori di lavoro e dei lavoratori, ai sensi dell'art. 5 della direttiva 2005/47/CE.

SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("OPZIONE ZERO").

Si è valutata non proponibile l'opzione "zero", stante la procedura di infrazione n. 2008/0678, avviata dalla Commissione europea per la mancata attuazione della direttiva (il cui termine di recepimento era il 27 luglio 2008) e conclusasi con la presentazione, da parte della Commissione, del ricorso per inadempimento (ex art. 258 TFUE), attualmente pendente davanti alla Corte di giustizia dell'Unione europea (Causa C-291/10 - Commissione c/ Repubblica italiana).

SEZIONE 4 - VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

Nell'ambito dell'Amministrazione non sono emerse, nel merito, vere e proprie proposte alternative, quanto proposte di miglioramento dell'articolato a livello di *drafting* normativo.

SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA

A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.

Nel 2002 le Parti Sociali europee, operanti nel settore ferroviario, constatata la mancanza di requisiti minimi da applicare a tutto il settore ferroviario, nonché la disomogeneità esistente tra i sistemi degli Stati membri, oltre che la necessità di prevenire il rischio del dumping sociale, decisero, di propria iniziativa, di negoziare standard minimi in materia di condizioni di lavoro applicabili ai lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, allo scopo di prevenire la concorrenza sleale ed il rischio di dumping sociale in ambito europeo.

Nel 2003 fu avviato il negoziato e in data 27 gennaio 2004 venne firmato l'"accordo su taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera" tra le associazioni di rappresentanza aziendale e sindacale del settore ferroviario europeo, rispettivamente la CER, la Comunità delle Ferrovie Europee, e l'ETF, la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti.

L'accordo comprende una richiesta congiunta che invita la Commissione ad attuare l'accordo medesimo tramite decisione del Consiglio, su proposta della Commissione,



ai sensi dell'articolo 139, paragrafo 2 del trattato CE. L'accordo è stato, quindi, attuato con la direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, di cui costituisce un allegato.

B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.

L'opzione regolatoria non presenta svantaggi.

La direttiva 2005/47/CE e, conseguentemente, l'intervento regolatorio, sono finalizzati a fissare standard minimi relativi alle regole comuni applicabili al trasporto transfrontaliero, con il vantaggio di prevenire la concorrenza sleale ed il rischio di dumping sociale in ambito europeo.

C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.

Non sono previsti obblighi informativi a carico dei destinatari diretti e indiretti.

D) Eventuale comparazione con altre opzioni esaminate.

Non sono emerse, nel merito, opzioni alternative, e dunque non è stato possibile effettuare tale comparazione.

E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.

L'intervento regolatorio, che è finalizzato a recepire nel nostro ordinamento la direttiva del Consiglio del 18 luglio 2005, n. 2005/47/CE, concernente l'accordo tra la Comunità delle ferrovie europee (CER) e la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) su taluni aspetti delle condizioni di lavoro dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera nel settore ferroviario, disciplina alcuni istituti - quali il riposo giornaliero in residenza, il riposo giornaliero fuori residenza, le pause, il riposo settimanale ed il tempo di guida - inerenti il rapporto di lavoro dei suddetti lavoratori, di natura privatistica.

La verifica sulla corretta applicazione dell'intervento regolatorio sarà effettuata, in sede di attività di vigilanza, dai servizi ispettivi delle Direzioni Provinciali del Lavoro competenti per territorio, in base alla normativa in vigore e, pertanto, con le risorse umane, strumentali e finanziarie a legislazione vigente.

SEZIONE 6 - INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA'

La direttiva 2005/47/CE e, conseguentemente, l'intervento regolatorio, sono finalizzati a fissare standard minimi relativi alle regole comuni applicabili al trasporto transfrontaliero, allo scopo di prevenire la concorrenza sleale ed il rischio di dumping sociale in ambito europeo.



SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO**A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.**

I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto sono da individuare nei datori di lavoro dei lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

Oltre alla prescritta pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, non sono previste forme particolari per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.

C) Strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.

Il controllo ed il monitoraggio in ordine alla corretta applicazione dell'intervento regolatorio verrà effettuato, in sede di attività di vigilanza, dai servizi ispettivi delle Direzioni Provinciali del Lavoro competenti per territorio, in base alla normativa vigente.

D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre eventualmente a V.I.R.

L'“accordo su taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera”, stipulato dalle associazioni di rappresentanza aziendale e sindacale del settore ferroviario europeo ed attuato dalla direttiva 2005/47/CE, di cui costituisce un allegato, prevede i seguenti meccanismi di valutazione, revisione ed adeguamento:

- “Le parti valutano le disposizioni del presente accordo due anni dopo la firma, alla luce delle prime esperienze di sviluppo del trasporto interoperabile transfrontaliero” (Clausola 11, “Valutazione”);
- “Le parti riesamineranno le disposizioni di cui sopra due anni dopo la fine del periodo di attuazione fissato dalla decisione del Consiglio relativa all'accordo” (Clausola 12, “Revisione”).

A seguito dell'eventuale revisione del testo dell'accordo europeo, potrà essere effettuato un nuovo intervento regolatorio, ad integrazione di quello in esame.

