Dall'Europa nuovi problemi per il salario minimo all'italiana

DI LUCIA VALENTE / IL 23/06/2023 / IN LAVORO

Il Tribunale Ue dà ragione a Ryanair: le norme italiane che impongono a un operatore straniero, di fatto maggioritario nel settore, di rispettare le condizioni salariali fissate nei contratti collettivi nazionali sono incompatibili con il diritto dell'Ue.

La normativa italiana contestata

Nel maggio 2020, per far fronte agli effetti del lockdown, il governo italiano stanzia 130 milioni di euro per la compensazione dei danni subiti dagli operatori del settore aereo titolari di una licenza italiana. Per poter beneficiare della misura, le compagnie aeree devono rispettare determinati requisiti: tra questi, l'erogazione ai propri dipendenti, nonché ai dipendenti di imprese terze partecipanti alle loro attività, di trattamenti retributivi comunque non inferiori a quelli minimi stabiliti dal contratto collettivo nazionale del settore stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale.

Nell'ottobre 2020 la Repubblica italiana notifica alla Commissione europea la misura per ottenere l'accesso ai sussidi da questa disposti. La Commissione non solleva alcuna obiezione sul requisito del trattamento retributivo minimo e approva il provvedimento senza avviare l'indagine formale prescritta in proposito dal Trattato (articolo 108.2) ritenendo che il requisito richiesto dalla legge italiana inerente ai livelli retributivi sia senz'altro compatibile con le regole del mercato interno.

Il ricorso di Ryanair

Ryanair presenta un ricorso al Tribunale Ue, col quale ottiene che venga annullata la decisione della Commissione per violazione dell'obbligo di motivazione. La compagnia aerea, sostenuta dall'Associazione italiana compagnie aeree low cost (Aicalf), denuncia la normativa italiana in quanto prevede che, per accedere ai finanziamenti, i vettori aerei debbano riconoscere ai propri dipendenti con base di servizio in Italia un trattamento retributivo minimo non inferiore a quello stabilito dal contratto collettivo nazionale per il settore del trasporto aereo, stipulato dalle organizzazioni sindacali e datoriali più rappresentative nel contesto italiano. Ryanair e Aicalf sostengono, al contrario, che il contratto collettivo è stato negoziato da un'associazione datoriale di categoria in realtà minoritaria, in quanto i suoi membri gestiscono solo l'11,3 per cento del traffico aereo italiano totale. E che la normativa in questione costituisce una restrizione indirettamente discriminatoria della libera prestazione dei servizi (articolo 56 TfUe), perché impone l'obbligo di rispettare le condizioni salariali fissate in contratti collettivi stipulati da associazioni in realtà non adeguatamente rappresentative.

Leggi anche: L'infermiere? Arriva da Iontano

per totale mancanza di motivazione sulla compatibilità dell'obbligo di adottare il trattamento retributivo minimo disposto dal contratto collettivo nazionale con le regole del mercato interno (la decisione è di poco successiva alla sentenza del Tribunale Ue che annulla, qualificandola come aiuto di stato illecito, quella della Commissione Ue sulla ricapitalizzazione di Lufthansa da parte della Germania, per un importo di 6 miliardi di euro, nel contesto della pandemia di Covid-19). Secondo il Tribunale, la Commissione non spiega la ragione per la quale in Italia per accedere al fondo per gli aiuti alle compagnie aeree occorre rispettare il requisito dello standard retributivo minimo. E non spiega neppure il nesso logico tra la misura (l'aiuto di stato) e il suddetto trattamento negoziato dai sindacati nazionali.

Il Tribunale Ue (sentenza 24 maggio 2023 n. 268) annulla la decisione della Commissione

sulla legge applicabile ai contratti individuali di lavoro (in particolare all'articolo 8 richiamato nella decisione della Commissione). In buona sostanza, la Commissione non ha esposto in modo chiaro e trasparente i motivi per i quali ha ritenuto che l'obbligo di rispettare il trattamento minimo contrattuale negoziato dal sindacato italiano non costituisca una violazione "di altre disposizioni del diritto dell'Unione": in particolare dell'articolo 56 TfUe che tutela la libera prestazione di servizi nel mercato interno.

Le conseguenze della sentenza del Tribunale Ue

può essere limitato neppure ricorrendo, come fa la Commissione, al regolamento Roma I

L'annullamento della decisione della Commissione, oltre a imporre la restituzione degli

aiuti erogati ai vettori coinvolti, impone di riflettere molto seriamente sulla necessità d'introdurre, nel nostro ordinamento, regole legislative di applicazione generale sull'efficacia della parte economica dei contratti collettivi e sulla misurazione della rappresentatività sindacale. Tutti sanno che le condizioni di lavoro cui sono sottoposti i membri del personale Ryanair sono meno favorevoli rispetto alle norme italiane (il personale è assunto con contratto di lavoro irlandese). La pratica che consente a Ryanair di scegliere la legge applicabile al contratto di lavoro (art. 8.1, regolamento Roma I) è lecita perché in Italia il contratto collettivo e i minimi tariffari in esso determinati non possono essere imposti alle parti che non lo hanno scelto. E – secondo la sentenza del Tribunale Ue – non può essere imposto neppure indirettamente a un vettore straniero per il tramite del rinvio della legge a un contratto collettivo privo di efficacia generale sulla base dell'art. 8 del regolamento Roma I, l'unica norma presa in considerazione dalla Commissione. Resta quindi il problema di capire quale sia la retribuzione minima effettivamente applicabile in sistemi, come quello italiano, sprovvisti di una disciplina legale dello standard minimo e di meccanismi per l'estensione *erga omnes* dell'efficacia dei contratti collettivi.

Leggi anche: Con la cultura si lavora

aereo.

Continuare a ignorare il problema, significa autorizzare il saccheggio delle tutele lavoristiche non soltanto da parte delle imprese nazionali che continuano a negoziare contratti collettivi pirata, ma anche da parte di imprese europee che, come in questo caso, vantano il controllo di quote assai rilevanti del mercato italiano. È probabile che la Commissione provi a risolvere il problema rimotivando il provvedimento oppure impugnando la sentenza. Non sarà facile, tuttavia, spiegare come possa essere imposta l'applicazione di un contratto collettivo italiano a un vettore straniero, non rappresentato dalle associazioni firmatarie, che fornisce in Italia il 40 per cento dei servizi di trasporto