



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 - Tel.06/4456789 - Fax 06/44104333

Sito internet: www.orsaferrovie.it

E-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 27 ottobre 2011
Prot. n° 215/S.G./Or.S.A.

c.a. Dott. Antonino Catricalà
Presidente
Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato

p.c. Commissione Trasporto della Camera.

Egregio Dott. Catricalà,

i quotidiani odierni hanno diffusamente ripreso le sue dichiarazioni rilasciate alla Commissione Trasporto della Camera afferenti la norma contenuta nell'art. 8 della Manovra Economica e Finanziaria pubblicata lo scorso 8 Settembre.

In particolare abbiamo appreso della sua richiesta di abrogare la norma che obbliga le imprese ferroviarie ad applicare i contratti Collettivi Nazionali di settore in quanto rappresenta un elemento gravoso per le aziende, limitando, nel settore, la libera concorrenza .

Su quest'aspetto specifico intendiamo evidenziare che tutti i comparti merceologici, privati o pubblici sono dotati di un Contratto Collettivo di Lavoro che regola l'intero comparto, quindi se rapportiamo le sue affermazioni ad altri settori è come affermare che il Contratto del Commercio limiterebbe la concorrenza nel settore della grande distribuzione, ovvero delle assicurazioni..

A noi non sembra sia così.

Purtroppo molti confondono, ma certamente non è il suo caso, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Settore con il Contratto Aziendale del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Oltretutto nello stesso settore dei trasporti, specificatamente nel comparto del Trasporto Pubblico Locale, è in vigore ed applicato un Contratto Collettivo Nazionale, quello degli autoferrottranvieri.

Nonostante questa condizione, nel settore dell'autotrasporto sia viaggiatori sia merci la libera concorrenza è presente e nel mercato vivono diverse aziende che nel garantire le proprie specificità e diversità nel contratto aziendale applicano il Contratto Collettivo Nazionale degli Autoferrottranvieri.

Differentemente, nel servizio ferroviario caratterizzato solo dall'inizio degli anni 2000 dal processo di liberalizzazione non vi è ancora un Contratto collettivo nazionale applicato da tutte le imprese, cioè una norma che impegni le aziende a garantire standard minimi per i lavoratori che, nel nostro caso, sono poi elementi che impattano direttamente con la sicurezza del trasporto ferroviario.

In verità esistono accordi sottoscritti dalle parti sociali in cui i diversi Governi si sono impegnati ad accompagnare il processo di liberalizzazione con norme dirette a garantire e salvaguardare non solo il lavoro ma anche la sicurezza dell'esercizio condizione che, come ben sappiamo, è direttamente correlata alle prestazioni del personale.

Sicuramente Lei sarà a conoscenza che la stragrande maggioranza di questi lavoratori svolge la mansione di macchinista, quindi attività che impatta direttamente sulla sicurezza della circolazione ferroviaria, ed operano in numerosi casi senza vincoli dei tempi di guida, superando così abbondantemente anche quelli previsti per la guida nel trasporto merci su gomma.

A seguito di questa situazione le imprese, in prevalenza quelle merci, applicano i più svariati contratti di lavoro che poco o nulla hanno a che fare con il trasporto ferroviario e con la regolazione del lavoro notturno, francamente non pensiamo che il trasporto ferroviario debba ripercorrere la vicenda dei contratti “pirata” che ha interessato altri settori negli anni '60.

Per questo abbiamo auspicato e sostenuto una norma che imponga al settore ferroviario, a seguito della liberalizzazione, un contratto collettivo nazionale, che definisca in armonia con la Costituzione l'equa retribuzione minima degli addetti del settore e che, ponendo attenzione al problema della sicurezza, oltre che a quello della tutela della salute dei lavoratori, indichi con le dovute flessibilità, gli orari massimi e le modalità di utilizzazione del personale.

Quelle che chiediamo, in sintonia con tutti i lavoratori del comparto del trasporto ferroviario, ci sembrano norme minime di civiltà e non barriere al mercato volute dagli ex monopolisti.

Ci auguriamo che chi presiede l'AGCM abbia un'idea del libero mercato più prossima ad una competizione civile basata sulle regole, che non piuttosto qualcosa che assomiglia al “selvaggio West”.

In conclusione la norma di Legge che, correttamente, il Governo ha varato non obbliga le imprese ad applicare il Contratto della principale azienda di trasporto (FS), ma bensì quella di applicare, in analogia a tutti gli altri comparti lavorativi, un Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro – attualmente in discussione alla presenza del Ministero dei Trasporti con Associazione Datoriali , Imprese e Parti Sociali - che contenga retribuzioni minime e prestazioni massime da individuare, nel rispetto delle esigenze aziendali, nei rispettivi contratti aziendali.

Va, infine, evidenziato che la norma in discussione non lede i principi comunitari in materia di libera circolazione, come per altro affermato dalla stessa Corte di Giustizia Europea sulle condizioni di lavoro, parità di trattamento e coesione sociale tra lavoratori ed anche dalla Direttiva 2001/13/CE secondo cui le imprese ferroviarie sono tenute ad applicare in modo non discriminatorio “*le disposizioni relative alla salute, alla sicurezza, alle condizioni sociali ed ai diritti dei lavoratori e dei consumatori*”

Per quanto ampiamente esplicitato riteniamo che nel settore vi sia l'esigenza di definire delle regole comuni per tutte le imprese in modo da assicurare al lavoro minimi standard e garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario che, come è noto, ribadiamo dipende anche dalle prestazioni di lavoro dei dipendenti.

Distinti saluti.

Il Segretario Generale Or.S.A. Ferrovie
Alessandro Trevisan



Roma, 27 ottobre 2011

Dott. Alessandro Trevisan
Segretario Generale
Or.S.A. – Settore Ferrovie
Via Magenta 13
00185 Roma

Egregio dottor Trevisan,

La ringrazio per la lettera del 27 ottobre u.s. Potrà leggere nella Relazione che ho svolto in Parlamento (all. 1) e nella Segnalazione (all. 2) non solo il mio ma il parere dell'Istituto più volte espresso. Nel condividere l'esigenza di un contratto generale che regoli il settore, l'Autorità segnala che il risultato della norma sarà l'applicazione giurisprudenziale di un contratto collettivo che le parti non hanno liberamente scelto.

L'Antitrust ritiene che la materia contrattuale riservata dalla Costituzione alle parti sociali non possa essere con tanta invadenza sacrificata da una legge.

Le norme di sicurezza, invece, sono cosa diversa dai contratti di lavoro e non dovrebbero trovare spazio nella contrattazione collettiva perché non sono in nessun caso derogabili.

Distinti saluti.


Antonio Catricalà

ALL.TO 1

**Camera dei Deputati
Commissione IX Trasporti, Poste e Telecomunicazioni**

Segnalazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 14 settembre 2011 relativa alla disposizione contenuta nell'art. 8, comma 3-bis del DL 13 agosto 2011, n.138, aggiunto dalla legge di conversione 14 settembre 2011, n.148, in materia di contratti collettivi di lavoro nel settore ferroviario

**Audizione del Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato
Antonio Catricalà**

Roma, 26 ottobre 2011

Onorevole Presidente, Onorevoli Deputati,

sono grato a codesta Commissione di avermi dato l'occasione per illustrare il punto di vista dell'Autorità in relazione alla disciplina posta dal comma 3-*bis* dell'art. 8 del DL 13 agosto 2011, n.138, aggiunto dalla legge di conversione 14 settembre 2011, n.148, già oggetto di una nostra recente segnalazione a Voi nota. Per tale ragione in questa sede mi limiterò a ribadire i concetti già espressi, esplicitando gli effetti negativi della norma in questione.

La disposizione in parola integra l'art. 36 del DLgs 8 luglio 2003, n.188 Attuativo della direttiva 2011/12/CE che dispone ulteriori obblighi in capo alle imprese ferroviarie che operano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto merci o di persone. In particolare a seguito del richiamato intervento normativo, le imprese ferroviarie hanno l'obbligo, tra l'altro, di applicare "i contratti collettivi nazionali di settore" anche con particolare riguardo alle "condizioni di lavoro del personale".

L'Autorità ha inteso segnalare questo intervento normativo perché potrebbe determinare un'ingiustificata restrizione al processo concorrenziale. Ciò accadrebbe se la norma venisse interpretata nel senso di imporre la convergenza verso il contratto di lavoro stipulato dall'*ex-monopolista*, tutt'ora impresa dominante, il gruppo FS.

Deve in proposito osservarsi che le regole della corretta ermeneutica legislativa non sono derogabili e tra queste regole primeggia il principio di conservazione delle norme di diritto. Secondo il noto principio, applicato senza eccezioni dalla Corte costituzionale, dalla Cassazione e dai giudici di merito, nel dubbio tra due possibili interpretazioni della stessa norma, va privilegiata quella che consente alla disposizione di avere valore normativo e quindi innovativo dell'ordinamento rispetto a quella secondo la quale non avrebbe effetto alcuno.

Potrebbe in astratto ritenersi che la norma consenta alle imprese presenti nel settore di conservare la propria disciplina contrattuale del rapporto di lavoro con i propri dipendenti. Ove ciò fosse vero la norma non avrebbe alcun effetto: sarebbe quindi *inutiliter data* e rispetto a questa eventualità qualsiasi giudice (e soprattutto il giudice del lavoro) dovrebbe obbedire al principio di conservazione del valore normativo e applicare alla fattispecie controversa il contratto FS o, tutt'al più, quello degli autoferrotranviari, anche se l'impresa adotta un diverso contratto collettivo, con pregiudizio per la concorrenza.

Le condizioni che l'impresa *ex-monopolista* legale è stata in grado di concedere storicamente risentono sia della posizione dominante sul mercato dell'impresa, sia del fatto che la stessa ha beneficiato, e tuttora beneficia, di sovvenzioni pubbliche, in un quadro nel quale, come più volte l'Autorità ha evidenziato, non è definito in modo trasparente ciò che pertiene al servizio universale e ciò che è invece svolgimento di libera attività imprenditoriale in senso pieno. Inoltre, la circostanza stessa che il gruppo FS è in totale proprietà pubblica contribuisce a far sì che nella sua gestione possano perseguirsi anche scopi ulteriori rispetto a quelli tipici di un'azienda sul mercato, potendosi contare su una sorta di permanente garanzia di ultima istanza.

E' opportuno mettere in evidenza che gli esiti di quella lettura sarebbero esiziali per quel poco di concorrenza che si è finora potuta realizzare nel settore merci. L'imposizione legislativa degli *standard* economici e normativi dell'*ex-monopolista* anche ai nuovi operatori si tradurrebbe in un aggravio difficilmente sostenibile: lo stesso gruppo FS ha quantificato che il proprio costo del lavoro sarebbe superiore a quello delle nuove imprese del 30%. Si consideri che tali maggiori costi non dipendono tanto dal livello delle retribuzioni corrisposte, ma da una serie di rigidità nell'utilizzo del personale, che sono il portato storico delle vicende organizzative del Gruppo FS.

L'imposizione per legge di simili oneri economici e rigidità nell'organizzazione del lavoro anche a tutti gli altri operatori rischia di mettere in discussione le stesse nuove iniziative imprenditoriali ancora non consolidate.

Si rifletta, inoltre, che l'effetto negativo sulla concorrenza – l'eventuale uscita dal mercato di competitori effettivi - avrebbe poi un sicuro riflesso pregiudizievole sugli stessi livelli occupazionali che queste nuove iniziative imprenditoriali hanno consentito di raggiungere. Alcuni recenti dati mostrano che nel settore merci le imprese private, oltre ad aver raggiunto una quota tra il 24 e il 28% di traffico, hanno anche incrementato l'occupazione del 20% rispetto all'anno scorso. Si tratta di dati particolarmente significativi anche perché si pongono in vistosa controtendenza rispetto al depresso andamento congiunturale. La fissazione per via normativa di livelli di costo del lavoro elevati avrebbe il sicuro effetto quanto meno di frenare il *trend* positivo di assunzioni registrato nell'ultimo anno.

A non diverse conclusioni si deve pervenire per il settore del trasporto passeggeri. Qui la liberalizzazione è ancora in una fase embrionale e l'introduzione di un limite quale quello paventato rischierebbe di bloccare sul nascere il processo stesso.

In altri termini, l'intervento legislativo in questione, peraltro ambiguo nel suo effettivo significato normativo, rischia di introdurre pericolose rigidità che non giovano ai delicati equilibri del settore.

L'Autorità è, d'altro canto, pienamente consapevole delle spesso non proporzionate differenze di trattamento nelle condizioni di lavoro esistenti nel settore.

Oltre al contratto applicato al Gruppo FS (c.d. Attività Ferroviarie), c'è il contratto nazionale degli Autoferrotranviari (proprio delle imprese ferroviarie di trasporto pubblico), il contratto nazionale logistica trasporto merci e spedizioni; ci sono poi contratti individuali plurimi che sono sottoscritti dalle rappresentanze sindacali territoriali e aziendali. Per quanto concerne le nuove imprese operanti nel servizio di trasporto passeggeri, dopo una prima fase di applicazione del contratto nazionale dei servizi, stanno orientandosi all'adesione al nuovo contratto collettivo Mobilità, tramite contratti collettivi aziendali.

Il nuovo contratto della Mobilità in corso di definizione, con la mediazione del Ministero delle infrastrutture, dovrebbe avere la funzione, da un lato, di porre le basi per evitare eccessive differenziazioni nel trattamento dei lavoratori e, dall'altro, per consentire le flessibilità necessarie per rispondere alle sfide che la liberalizzazione impone nei diversi comparti del settore. Nonostante la partecipazione dei sindacati maggiormente rappresentativi e della stessa Federtrasporto di Confindustria, molte

imprese private non sembrano allo stato intenzionate a aderire a questa impostazione. Ciò testimonia inequivocabilmente dell'esistenza di difficoltà connesse alla sostenibilità di determinati trattamenti contrattuali.

Non è certo compito dell'Antitrust intervenire nel sistema delle relazioni industriali, ma non può certo esimersi dal segnalare i pregiudizi al sistema concorrenziale che una regolazione restrittiva, come quella di recente approvata, causa al settore.

La pur opportuna razionalizzazione del sistema non dovrebbe essere imposta autoritativamente dal legislatore, ma dovrebbe seguire le ordinarie regole della contrattazione collettiva. Solo gli attori sociali – imprese e sindacati – sono in grado di definire, in base alle specificità delle singole attività interessate, le discipline contrattuali più adeguate. E' in fondo questo il *proprium* dell'autonomia collettiva costituzionalmente garantita alle organizzazioni sindacali (art.39 Cost): definire non solo i contenuti, ma anche gli ambiti di applicazione dei contratti di lavoro. L'intervento del legislatore in questione rischia di essere oltre che inefficiente sul piano della concorrenza e depressivo dei livelli occupazionali anche lesivo delle autonomie garantite al livello più alto del nostro ordinamento. Soltanto affidando agli stessi attori del sistema, nell'esercizio delle rispettive autonomie collettive, la definizione della disciplina e quindi del costo di un fattore della produzione essenziale come il lavoro, ci si può aspettare il raggiungimento progressivo di equilibri sostenibili così per le imprese – tutte non solo per l'ex-monopolista – come per gli stessi lavoratori. Equilibri che per la natura delle cose sono mutevoli nel tempo e che rifuggono pertanto da cristallizzazioni aprioristiche.

Diversamente, giova ribadire, le imprese private potrebbero essere costrette ad abbandonare l'attività con evidenti danni per la collettività intera, specialmente in un momento di grave crisi come l'attuale.

La disposizione in esame potrebbe presentare, inoltre, criticità anche in rapporto alle libertà fondamentali garantite dai Trattati comunitari. In particolare, nel momento in cui si stabilisce l'obbligo del rispetto dei contratti nazionali di settore anche per le imprese straniere e per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie, si impone una restrizione alla libertà di prestazione dei servizi garantita dall'art.56 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea. Questa restrizione per essere giustificata deve rispettare un rigoroso criterio di proporzionalità¹, soprattutto perché gli interventi in questione riguardano servizi aperti alla concorrenza da parte anche di imprese di altri Stati membri.

E' dubbio che un'imposizione come quella eventualmente derivante dalla possibile lettura sopra ricordata della norma in questione possa soddisfare queste condizioni.

¹ Si dovrebbe dimostrare che l'estensione ai lavoratori distaccati di tutele aggiuntive rispetto a quelle del c.d. "nocciolo duro" stabilite dalla direttiva 96/71 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1996 sia effettivamente necessaria per la protezione dei diritti dei lavoratori nel settore.

In conclusione, l'intervento normativo in esame introduce quanto meno elementi di ambiguità nella disciplina del settore che di per sé costituiscono un ostacolo al processo di liberalizzazione. Questo, come ricordato, è agli inizi e sta cominciando a produrre effetti benefici, ma rischia di essere stroncato sul nascere.

A tutto voler concedere data la formulazione della norma che si esprime al plurale (contratti collettivi nazionali di settore) non è dato individuare con certezza quale siano i contratti cui il legislatore si riferisce. Per le ragioni dette, il contratto FS è in grado di esercitare una forte suggestione e assurgere a parametro implicito, ma determinante per gli assetti contrattuali ancora in corso di definizione nel settore.

Anche qualora l'unico effetto che si traesse dalla disposizione in parola fosse solo quello di vincolare le imprese ad applicare uno dei contratti del "settore" di riferimento, l'esito sarebbe comunque pregiudizievole. Per quanto rilevato, gli equilibri generali ne potrebbero risentire a scapito delle nuove e benefiche iniziative intraprese. Il testo attuale apre la via a decisioni giudiziarie che, nell'incertezza, potrebbero estendere *tout court* l'efficacia del contratto FS o di quello degli Autoferrotranviari anche a realtà che non sono in grado di sostenerli.

Ad opinare diversamente, del resto, si sarebbe costretti a ritenere che la disposizione non ha in realtà alcun reale significato normativo: ma è difficile che i giudici pervengano ad un simile esito interpretativo, posto che sono vincolati al generale principio di conservazione della legge e del suo effetto dispositivo.

L'imposizione per legge di presunte maggiori tutele del lavoro, oltre a ostacolare la concorrenza, rischia di produrre l'effetto non voluto di far perdere definitivamente il posto di lavoro a coloro che sono stati assunti dalle nuove imprese e impedisce di crearne di nuovi.

Alla luce degli inconvenienti che la disposizione pone si suggerisce quindi la sua abrogazione.

AS869 - ULTERIORI MISURE URGENTI PER LA STABILIZZAZIONE FINANZIARIA E PER LO SVILUPPO

Roma, 14 settembre 2011

Presidente del Senato della Repubblica
Presidente della Camera dei Deputati
Presidente del Consiglio dei Ministri
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato intende formulare alcune osservazioni in merito all'articolo 8, comma 3-bis del d.d.l. A.S. n. 2887, di conversione del Decreto Legge 13 agosto 2011, n. 138, recante *"Ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo"*. In particolare, l'Autorità intende esprimersi in relazione all'emendamento governativo relativo all'applicazione del contratto collettivo nazionale del lavoro (CCNL) alle imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale.

In altri termini, per effetto della disposizione inserita nel maxi-emendamento, le imprese ferroviarie, anche le nuove entranti, dovranno "osservare" anche i contratti collettivi nazionali di settore e le prescrizioni in materia di "condizioni di lavoro del personale".

Sul punto si osserva che, se da un lato la necessità di un contratto nazionale del settore ferroviario appare fuori discussione, dall'altro, la modifica in questione presenta profili critici sotto il profilo concorrenziale, sui quali l'Autorità in passato si è espressa più volte¹.

Infatti, l'imposizione a tutte le imprese ferroviarie dell'adozione del CCNL di settore, si tradurrebbe in un accrescimento significativo dei costi di produzione per le imprese concorrenti di Trenitalia, specialmente per quelle che sono entrate nel mercato a seguito della liberalizzazione ed hanno organizzato le proprie relazioni industriali non prevedendo l'applicazione di tale contratto. La questione assume dunque particolare rilievo sia per i nuovi entranti nel trasporto passeggeri a media/lunga percorrenza e ad alta velocità, che per i numerosi e qualificati operatori in concorrenza con l'ex-monopolista già presenti nel trasporto ferroviario merci. A tale proposito si deve infatti considerare che, come più volte sottolineato da questa Autorità - si veda da ultimo la segnalazione AS 854 del 7 luglio 2011, recante *"Diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"* - il "Gruppo FS" beneficia tuttora di una rilevante integrazione verticale e di una posizione di preminenza sul mercato; ciò comporta che le imprese del Gruppo operano sovente senza una consistente pressione competitiva, potendosi con ciò permettere di trasferire parte della rendita ai fattori produttivi (tra i quali il fattore lavoro).

L'Autorità, peraltro, era già intervenuta una prima volta con la segnalazione AS424 - avente ad oggetto un'analoga disposizione di legge introdotta proprio nel settore del trasporto ferroviario - in cui il Collegio dopo aver evidenziato che *"l'imposizione per legge dell'adozione di un determinato tipo di CCNL... appare eventualmente più appropriata per i soli aspetti del contratto che producono effetti sulla sicurezza dei trasporti, piuttosto che anche a quelli meramente economici"*, giustificava il proprio intervento con il timore che una disposizione normativa di tal genere potesse *"ridurre la concorrenza nel settore, appena liberalizzato, laddove risultasse idonea ad imporre ai nuovi entranti di pagare un fattore produttivo di primaria importanza, quale il lavoro, ad un prezzo simile a quello sopportato fino ad oggi solamente dall'ex monopolista, il quale tuttavia operava in assenza di qualsivoglia pressione competitiva"*.

Nella citata segnalazione si rappresentava inoltre come, coerentemente con la letteratura economica e gli studi condotti in sede OCSE, fosse dimostrato che *"i lavoratori dei settori con forti barriere legali all'ingresso godono di un trattamento più favorevole della media grazie alla rendita monopolistica delle imprese ivi operanti"* e che *"tale fenomeno prescinde dall'effettiva realizzazione di extra profitti monopolistici, in quanto la rendita del monopolista (a maggior ragione se pubblico) viene spesso impiegata a favore di tutti i soggetti che a vario titolo hanno rapporti con l'impresa invece che dei soli azionisti"*.

¹ [Si vedano in particolare, la segnalazione dell'Autorità AS424, del 24 ottobre 2007, recante *"Misure per il cittadino consumatore e per agevolare le attività produttive e commerciali, nonché interventi in settori di rilevanza nazionale"*, nonché la segnalazione AS441, del 10 gennaio 2008, recante *"Servizi aeroportuali di assistenza a terra"* entrambe riprese da ultimo nella segnalazione AS453 dell'11 giugno 2008, recante *"Considerazioni e proposte per una regolazione pro-concorrenziale dei mercati a sostegno della crescita economica"*, consultabili sul sito internet dell'Autorità www.agcm.it.]

Pertanto, ciò che suscita timori per le prospettive competitive del settore è la circostanza che il contratto unico eventualmente imposto alle imprese ferroviarie possa nella sostanza essere molto simile, in termini di costo complessivo del lavoro, a quello applicato dall'ex monopolista non sembrando questa eventualità lo strumento più adeguato per garantire la tutela della concorrenza.

Diversamente, un nuovo contratto nazionale diverso da quello dell'ex-monopolista, lasciando più spazio alla contrattazione integrativa a livello aziendale, meglio si adatterebbe alle caratteristiche dei nuovi entranti e alla nuova struttura del settore"².

Inoltre, l'Autorità aveva ribadito le possibili distorsioni concorrenziali sottese alla scelta di mutuare i parametri del contratto collettivo nazionale dal contratto aziendale dell'ex-monopolista, nella segnalazione AS453, evidenziando come l'applicazione di tale contratto, da un lato, non rappresenti lo strumento più adeguato per garantire l'equilibrio tra tutela dei diritti dei lavoratori e tutela della concorrenza e, dall'altro, sia suscettibile di *"incidere negativamente sull'evoluzione di settori formalmente liberalizzati, ma non ancora pienamente concorrenziali"*, quali quello in esame³.

L'Autorità confida che le osservazioni svolte possano essere prese in considerazione nelle valutazioni che i soggetti in indirizzo saranno chiamati ad assumere sulla materia.

IL PRESIDENTE
Antonio Catricalà

² [Analoghe considerazioni sono state riprese nelle segnalazioni AS441 e AS453, cit.]

³ [Cfr., al riguardo, la segnalazione AS 453, cit.]