

## 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 volte<sup>1</sup>.

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*".

---

<sup>1</sup> [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](http://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<sup>2</sup>.*

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 esame<sup>3</sup>.

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*

---

<sup>2</sup> *[Analoghe considerazioni sono state riprese nelle segnalazioni AS441 e AS453, cit.]*

<sup>3</sup> *[Cfr., al riguardo, la segnalazione AS 453, cit.]*