

Il Direttore Generale

Roma, 18 novembre 2015

Caro Massimo,

Confindustria apprezza il proficuo dibattito che il Governo e il Parlamento stanno portando avanti sul Disegno di Legge per il Mercato e la Concorrenza, ora all'esame della Commissione da Te presieduta.

In questo contesto, ribadiamo l'esigenza, già espressa nel corso della nostra Audizione in Commissione Attività Produttive alla Camera, che esso diventi uno dei tasselli del percorso strategico di riforma dei mercati, guardando alla competitività del Paese in un'ottica di medio-lungo periodo.

Infatti, solo rendendo la legge annuale uno strumento dotato della necessaria continuità nel tempo, sarà possibile attenuare le aree di dissenso che interventi di questo tipo inevitabilmente generano, nonché assicurare un'effettiva continuità alle politiche di liberalizzazione e all'integrazione dei mercati.

La valutazione sul provvedimento è complessivamente positiva perché riteniamo che molte delle nuove misure, se correttamente attuate, possano dare un impulso concreto alla ripresa economica.

L'auspicio è che il confronto in Commissione al Senato rappresenti l'occasione per sciogliere nodi che ancora permangono e declinare in modo più efficace le proposte di liberalizzazione, così da rispondere più efficacemente alle esigenze del mercato e degli operatori.

A tal proposito, riteniamo anzitutto che alcune misure potrebbero incidere maggiormente sulla competitività del Paese se ulteriormente rafforzate o integrate.

Mi riferisco in particolare alle novità introdotte nel settore dell'energia. Sul punto abbiamo già espresso il nostro favore per la piena liberalizzazione del segmento retail, con il superamento del regime di maggior tutela a partire dal 2018. È questo l'ultimo tassello di un percorso durato ben quindici anni, che si inserisce dunque in un mercato ormai sufficientemente maturo e dovrà portare al superamento graduale del regime di prezzi amministrati. In un'ottica di razionalità e coerenza, invitiamo il Legislatore a proseguire su questa strada, prevedendo il superamento del ruolo dell'Acquirente Unico - il soggetto istituzionalmente preposto a garantire la fornitura di energia elettrica al mercato tutelato - come avvenuto già da tempo negli altri paesi europei.

./..

Sen. Massimo MUCCHETTI
Presidente Commissione Industria
Senato della Repubblica

ROMA



Passando a un altro tema centrale, riteniamo non sia più procrastinabile un intervento volto a realizzare una completa apertura del mercato dei servizi sanitari alle imprese private che operano nella fornitura di tali servizi senza fruire di sovvenzioni pubbliche. Nello specifico, e in linea con le segnalazioni dell'Autorità garante della concorrenza, occorrerebbe semplificare l'iter autorizzativo per l'apertura di nuove strutture private, con l'eliminazione dell'obbligo di verifica del fabbisogno di assistenza sanitaria regionale - rapporto tra numero di strutture private e consistenza della popolazione - che crea un'ingiustificata barriera all'entrata. L'attuale disciplina, infatti, si pone in contrasto con i principi concorrenziali e non consente di sfruttare appieno le potenzialità di investimento in questo campo, in quanto subordina il rilascio dell'autorizzazione alla verifica del fabbisogno complessivo anche nel caso di soggetti che intendano fornire servizi sanitari in forma privatistica e, quindi, senza determinare un incremento degli operatori in regime di accreditamento.

Per quanto riguarda il settore delle assicurazioni, nel sottolineare la necessità che le disposizioni introdotte in prima lettura alla Camera in materia di interoperabilità e portabilità dei dispositivi telematici, sconti sui prezzi delle polizze e ricambi auto (artt. 3 e 9) siano mantenute inalterate, riteniamo opportuno cogliere l'occasione del provvedimento per correggere una distorsione del sistema che penalizza il settore dei ciclomotori e motocicli: escludere il rimborso forfettario nell'ambito del meccanismo di risarcimento diretto e prevedere invece il rimborso del danno effettivamente subito, nel caso di incidenti che coinvolgano veicoli eterogenei. Infatti questo sistema - secondo cui il danneggiato viene risarcito sì dalla propria compagnia, che però ottiene dall'assicurazione del responsabile un rimborso a forfait il cui importo non è pari a quanto corrisposto al danneggiato, ma calcolato anno per anno sulla base di specifici parametri - ha penalizzato, in caso di sinistri tra veicoli eterogenei, le compagnie che assicurano ciclomotori e motocicli, determinando un aumento dei costi delle polizze e, conseguentemente, penalizzando il mercato di tali veicoli.

Nel testo attuale permangono poi alcuni elementi critici su cui è importante intervenire, per evitare che le misure introdotte con l'intento di dare impulso alle dinamiche competitive determinino, paradossalmente, un ingessamento del mercato.

È questo il caso della novità introdotta in prima lettura all'articolo 51 del DDL, che prevede l'obbligo per i gestori del servizio di trasporto sia di predisporre un'informativa idonea sul diritto di rimborso o indennizzo dei passeggeri, indicandone l'entità e le modalità per accedervi, sia di provvedere al rimborso nel corso o immediatamente dopo la conclusione del viaggio e mediante la semplice esibizione del titolo di viaggio. In primo luogo, occorre sottolineare che la disciplina comunitaria già oggi dispone in ordine all'informazione da dare sulle modalità di rimborso e la disciplina nazionale associa specifiche sanzioni al caso di inadempimento di questo obbligo. Ma soprattutto, la previsione del rimborso "immediato" è materialmente inapplicabile per alcune tipologie di servizio, come nel caso del trasporto pubblico locale o regionale. Pertanto, è a nostro giudizio necessario sopprimere la nuova disposizione o pervenire a una sua complessiva riformulazione.



Inoltre, richiamiamo l'attenzione sulle disposizioni introdotte, sempre in prima lettura, all'articolo 37 del disegno di legge con l'intento di rafforzare la concorrenza per il mercato di gestione autonoma degli imballaggi. A dispetto delle finalità dichiarate, il rischio è in questo caso non solo di disarticolare un meccanismo che ha assicurato, fino a oggi, il raggiungimento degli obiettivi nazionali di riciclaggio e recupero, ma anche di favorire gli operatori inefficienti in contrasto col principio europeo "chi inquina paga". In particolare, non condividiamo l'anticipazione della sospensione dell'obbligo di corrispondere il contributo ambientale CONAI da parte del produttore che abbia istituito un sistema autonomo di raccolta e smaltimento degli imballaggi, a partire dal provvedimento autorizzativo provvisorio (e non più dall'effettivo riconoscimento) e fino al provvedimento definitivo che accerti il funzionamento del nuovo sistema. Infatti, nel caso in cui il sistema autonomo istituito dal produttore si rivelasse non in grado di provvedere alle esigenze di servizio pubblico di raccolta differenziata, cui dovrebbe a quel punto sopperire la Pubblica Amministrazione, gli oneri sostenuti da quest'ultima andrebbero a gravare sul sistema CONAI e sui produttori ed utilizzatori che ne fanno parte, in violazione degli obblighi previsto dal Codice dell'Ambiente.

Inoltre, la sospensione dal versamento del contributo ambientale in caso di autorizzazione provvisoria può compromettere anche l'effettivo recupero del contributo pregresso, dovuto sempre ai sensi del Codice dell'Ambiente, per l'incertezza dei tempi di chiusura del procedimento amministrativo di riconoscimento del sistema autonomo, che aumenta il rischio di mancato pagamento da parte del produttore che ha presentato il progetto di sistema autonomo e di traslazione dei relativi oneri a carico di soggetti non appartenenti allo stesso. Peraltro, in tema di Consorzi per la gestione dei rifiuti il Governo è intenzionato ad adottare un provvedimento organico di riordino della materia, come espressamente dichiarato in occasione dello stralcio delle disposizioni riguardanti il Sistema CONAI che erano contenute nel DDL Collegato Ambiente approvato in seconda lettura dal Senato, per cui anche per tale ragione appare opportuno sopprimere la norma in oggetto.

Sempre in tema di rifiuti, si propone di far evolvere il settore verso un assetto regolatorio più moderno, come previsto per la distribuzione di energia e acqua, in grado di rilanciare gli investimenti e ottimizzare l'uso degli impianti sul territorio. È necessario, infatti, colmare alcuni vuoti della regolazione e assicurare disposizioni omogenee su tutto il territorio (es. tariffa per il servizio raccolta rifiuti urbani, disciplina dei rifiuti industriali assimilabili agli urbani, regolazione degli ambiti territoriali ottimali). Per questo motivo si propone l'istituzione di un'Autorità indipendente di settore, ovvero in un'ottica di razionalità, il conferimento delle competenze specifiche a un'Autorità già esistente.

Riteniamo poi che una particolare sottolineatura meriti il tema delle società di ingegneria, su cui abbiamo registrato un ampio consenso in prima lettura rispetto all'esigenza di assicurare coerenza tra i propositi di intervento normativo e le effettive esigenze – oltre che la reale struttura – del mercato. Il riferimento è a quanto previsto dall'articolo 46 del testo, che risolvendo finalmente un dubbio interpretativo sorto a seguito di una pronuncia del Tribunale di Torino del 2013, sancisce non solo la legittimità per tali società a operare anche nei confronti dei committenti privati, ma afferma altresì la validità dei contratti conclusi con questi ultimi a decorrere dal 1997.



Alla Camera questa norma è stata oggetto di alcune proposte emendative che hanno rischiato di creare una situazione paradossale in danno delle società di ingegneria, in quanto si proponeva di subordinare la conferma della piena validità ed efficacia dei contratti già stipulati con i privati all'iscrizione di tali società all'albo professionale. Questa modifica avrebbe determinato un irrimediabile svantaggio competitivo per gli operatori nazionali rispetto ai competitor europei, con il concreto rischio di dirottare investimenti e posti di lavoro sui paesi esteri. Il pericolo è stato sventato, proprio grazie al positivo confronto e all'ampia convergenza che si è poi registrata sulla posizione portata avanti dal nostro Sistema associativo. L'auspicio è, dunque, che l'attuale formulazione della norma non subisca ulteriori modifiche nel corso dell'esame da parte del Senato.

Infine, vogliamo esprimere il nostro apprezzamento per il punto di equilibrio raggiunto alla Camera sul tema della distribuzione dei carburanti. Infatti l'articolo 35 del provvedimento, nell'attuale formulazione, garantisce il giusto temperamento tra le esigenze di sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e la promozione della concorrenza nel settore della distribuzione dei carburanti, bilanciando interessi parimenti meritevoli di tutela nel diritto comunitario come la salubrità dell'ambiente e la libertà economica.

Concludo ringraziandoTi dell'attenzione che vorrai riservare alle nostre proposte e manifestandoTi fin d'ora la piena disponibilità di Confindustria a ulteriori confronti sul merito delle stesse.

Con i migliori saluti.

Marcella Panucci