

CONFSESVIZI

Asstra • Federambiente • Federutility

Senato della Repubblica

Commissione X – Industria, Commercio, Turismo

**Audizione di ASSTRA, Federambiente e FederUtility sul D.D.L.
AS 3110 recante Conversione in Legge del Decreto-Legge 24
gennaio 2012, n. 1, recante disposizioni urgenti per la
concorrenza, lo sviluppo delle infrastrutture e la competitività**

7 febbraio 2012

IL SETTORE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE PROPOSTE ASSTRA

ASSTRA, Associazione Trasporti, è l'Associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private.

Aderiscono ad ASSTRA le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali (non appartenenti a Trenitalia S.p.A) nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

Rappresenta le esigenze e gli interessi degli operatori del trasporto pubblico nelle adeguate sedi istituzionali, nazionali ed internazionali.

E' controparte sociale nella contrattazione del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro della categoria. Svolge a livello internazionale e nazionale azioni di sostegno a favore della mobilità collettiva e sostenibile.

Offre alle aziende ad essa associate servizi di consulenza in ambito legale, sindacale, economico, amministrativo, fiscale, assicurativo, ferroviario e nel campo delle nuove tecnologie.

Bacini territoriali ottimali. L'articolo 3-bis del D.L. n.138/2011 introdotto dall'articolo 25, comma 1, lettera a) del D.L. n. 1/2012 dispone che le Regioni e le Province Autonome di Trento e di Bolzano organizzino lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti e bacini territoriali ottimali ed omogenei individuati in riferimento a dimensioni comunque non inferiori al territorio provinciale e di differenziazioni idonee a massimizzare l'efficienza del servizio. **Tuttavia si ritiene, almeno per i servizi di trasporto pubblico locale svolti in ambito urbano, che il vincolo "delle dimensioni dei bacini territoriali ottimali non inferiori alla dimensione del territorio provinciale" non debba costituire parametro di riferimento vincolante.** La *ratio* della norma, infatti, è quella di perseguire le economie di scale e dunque razionalizzazione ed efficienza che possono scaturire dal raggiungimento della dimensione minima efficiente. Tuttavia si ritiene che vi siano realtà in particolare nei comuni dove già la dimensione urbana permette di sfruttare, da un punto di vista territoriale, rendimenti di scala crescenti. D'altra parte il limite provinciale potrebbe determinare un sovradimensionamento del bacino territoriale non idoneo al perseguimento delle economie di scala.

Destinazione risorse al trasporto pubblico locale. Allo scopo di evitare la distrazione da parte delle Regioni di quote di risorse assegnate al trasporto pubblico locale dalla legge finanziaria 2008 e al fine di garantire che il recente Fondo per il trasporto pubblico locale (Articolo 21, comma 3, del D.L. n.98/2011) non abbia una destinazione esclusiva a favore dei soli servizi ferroviari regionali gestiti da Trenitalia S.p.a, **occorre definire, in via normativa e nel rispetto dell'autonomia di spesa delle Regioni, un meccanismo che assicuri che tali risorse vengano effettivamente destinate alla finalità per cui sono state previste.**

Proroga affidamento servizi Laddove si interpreti che il termine di invio all'Autorità garante dello schema di delibera quadro che gli Enti Locali devono adottare in seguito alla verifica della realizzabilità di una gestione concorrenziale dei servizi sia il **24 gennaio 2012** è necessario eliminare la discrasia temporale tra predetto termine a cui si aggiunge il parere obbligatorio dell'Autorità (entro 60 giorni dall'invio dello schema di delibera) nonché l'adozione della delibera (entro 30 giorni dal parere dell'Autorità) ed il termine

normativamente previsto (31 dicembre 2012) per la scadenza *ex lege* degli affidamenti non conformi, **prevedendo un'ulteriore proroga fino al 30 giugno 2013.**

Accesso ai beni in caso di subentro. I commi da 29 a 31 dell'art 4 del D.L. n.138/2011, prevedono stringenti regole in materia di subentro di nuovo gestore nella disponibilità dei beni strumentali necessari, in quanto non duplicabili a costi socialmente sostenibili, per la prosecuzione del servizio. Regole peraltro già efficacemente previste e contenute nell'art 18 del dlgs 422/97 e nelle disposizioni regionali di attuazione. **Si ritiene necessaria, pertanto, una revisione della disciplina in materia, magari in linea con quanto già previsto dalla disciplina di settore, al fine di riequilibrare le condizioni di concorrenza e di competizione senza danno per nessuno, pubblico o privato che sia.**

Tariffe e price cap. Si ritiene che la disposizione introdotta all'articolo 4 del D.L. n.138/2011, secondo cui il bando di gara o la lettera di invito prevede, altresì, tra *gli elementi di valutazione dell'offerta la misura delle economie di gestione e la loro destinazione alla riduzione delle tariffe* (comma 11, lettera b-bis), non sia aderente alle peculiarità gestionali del settore del trasporto pubblico locale, settore in cui i livelli tariffari sono i più bassi d'Europa e citando testualmente la segnalazione dell'Antitrust del 5 gennaio 2012 (Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza) *"la determinazione delle tariffe ad opera delle Amministrazioni regionali è ispirata a criteri legati all'universalità e accessibilità dei servizi più che alla copertura dei costi di esercizio.* Di converso proprio al fine della tutela dei processi concorrenziali e di promuovere lo sviluppo del settore del trasporto pubblico locale in termini di efficienza, qualità dei servizi e investimenti di modificare la legislazione nazionale (D.lgs n.422/97) **rafforzando l'obbligo di introdurre nelle singole legislazioni regionali il principio del price- cap per la regolazione delle dinamiche tariffarie, principio già in vigore in altri settori delle public utilities.**

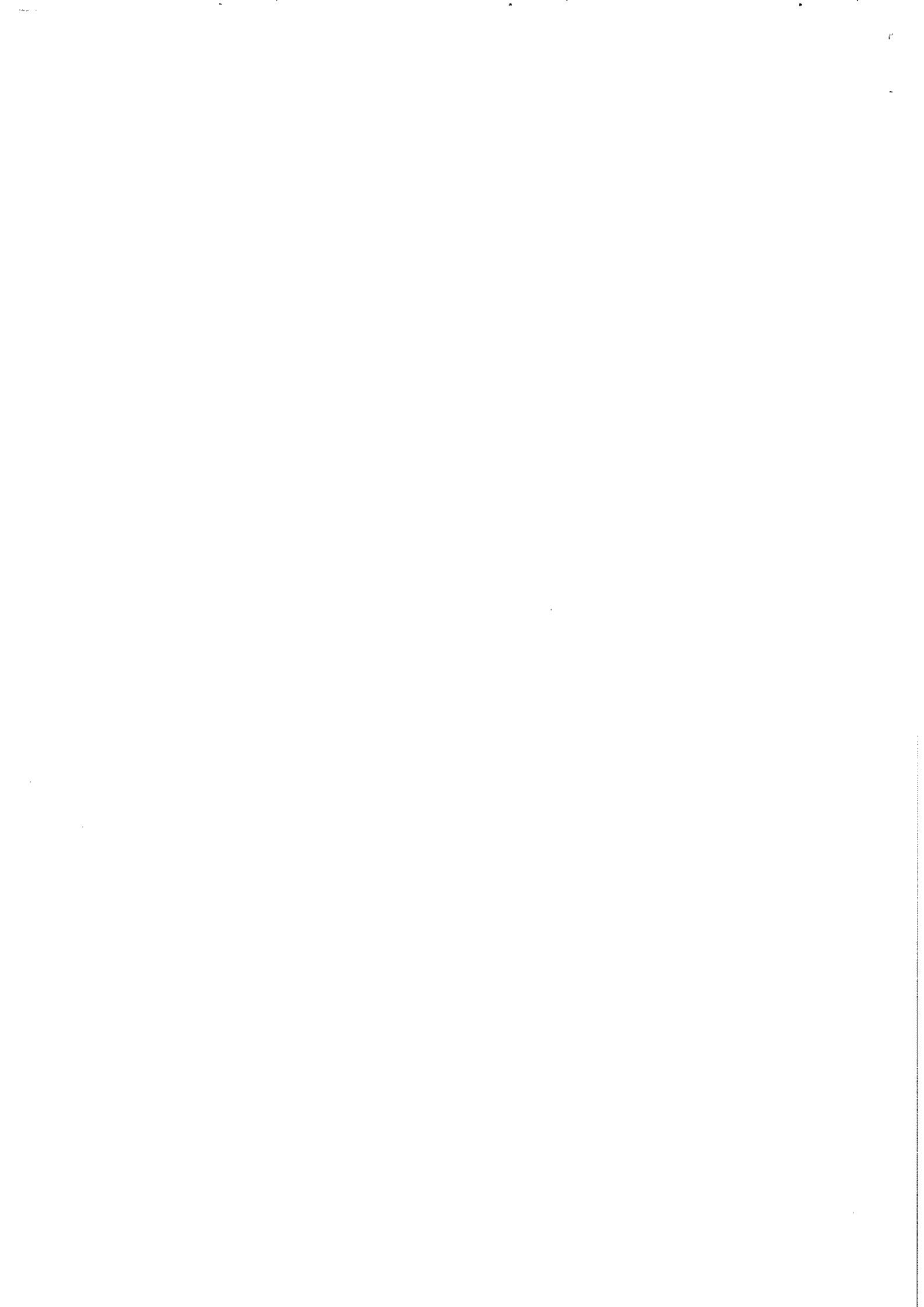
Agevolazioni fiscali per utenti trasporto collettivo. Occorre reintrodurre, al fine di stimolare la domanda, delle **agevolazioni fiscali per l'acquisto di abbonamenti per il trasporto pubblico locale** e stimolare l'introduzione del **ticket trasporto**, strumento, assimilabile ai *ticket restaurant*, che il datore di lavoro distribuisce al personale dipendente per permettere l'acquisto, da parte di questi ultimi, di titoli di viaggio per i trasporti collettivi.

Lotta all'evasione tariffaria. Nell'attuale sistema le attività di prevenzione ed accertamento sull'osservanza delle disposizioni per la cui violazione è prevista la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro possono essere svolte, secondo quanto disposto dall'art. 71 del D.P.R. 753/80, da soggetti in possesso della qualifica di ufficiale o agente di polizia giudiziaria o dalla polizia ferroviaria ovvero ancora dal personale addetto all'esercizio, alla custodia e manutenzione delle ferrovie (e anche degli altri sistemi di trasporto collettivo). Tali attività ed, in special modo, quella inerente la verifica dei titoli di viaggio, non potrebbero, quindi, oggi, essere svolte da soggetti diversi rispetto a quelli elencati dal citato art. 71. Al fine di rendere maggiormente incisiva la lotta all'evasione **tariffaria (a livello medio nazionale il tasso di evasione è pari a circa il 20%; ovvero sia una perdita di introiti a danno delle aziende di oltre 400 milioni di Euro)** occorre consentire, in via normativa e in un'ottica di generale tutela della sicurezza, che le attività indicate possano essere svolte anche da guardie particolari giurate o da personale con la stessa qualifica appartenente ad istituti di vigilanza privata cui le aziende gerenti pubblici servizi di trasporto abbiano affidato lo svolgimento di servizi di sicurezza sussidiaria.

Questioni ferroviarie. Al fine di offrire agli utenti una maggior garanzia in termini di sicurezza e adeguatezza dei servizi risulta opportuno estendere l'istituto della licenza all'intera infrastruttura ferroviaria e, in particolare, alle reti regionali interconnesse e isolate. Inoltre, al fine evitare la duplicazione di organismi nel settore ferroviario, si ritiene necessario collocare l'Ufficio di Regolazione ferroviaria (articolo 37 del Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188) all'interno dell'istituenda Autorità indipendente (articolo 36, comma 7, del Decreto Legge 24 gennaio 2012, n. 1).

Investimenti trasporto pubblico locale via acqua. Al fine di assicurare il mantenimento dei livelli di efficienza del servizio di trasporto pubblico locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale è necessario intervenire in via normativa consentendo anche alle imprese operanti nel servizio di trasporto pubblico locale via acqua di accedere all'esistente Fondo per gli investimenti istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la legge finanziaria 2007 e successivi rifinanziamenti e destinato, attualmente, soltanto all'acquisto di veicoli adibiti a servizi su linee ferroviarie, stradali e metropolitane.

Assicurazioni A maggior garanzia degli assicurati RCA si ritiene opportuno prevedere che il sistema di compensazione che presiede all'Indennizzo diretto sia assoggettato ad un controllo annuale, su modalità e criteri, da parte dell'ISVAP (come peraltro era previsto nella prima bozza del decreto legge. Altresì si propone di escludere dall'inventario dei mezzi in circolazione non assicurati quelli in periodo di sospensione contrattualizzata della copertura RCA. Inoltre, allo scopo di evitare che si immettano sul mercato attrezzature non all'altezza dello stato dell'arte occorre dare una configurazione tecnica più precisa alla dizione generica di scatola nera. Infine, occorre rendere tale attrezzatura idonea a svolgere le proprie funzioni di monitoraggio in caso di sinistro, sciolta, per motivi di sicurezza, dai vincoli della privacy e per vincere la ritrosia della magistratura a considerare i report come prova piena, ove non sia dimostrabile la loro non alterabilità.



**Osservazioni FederUtility e Federambiente a supporto di una
politica di sviluppo dei servizi pubblici**

Federambiente e Federutility costituiscono le Federazioni per la rappresentanza e la tutela delle aziende di servizi pubblici locali che operano, rispettivamente, nel comparto dell'igiene urbana e nei settori di energia elettrica, gas e acqua. Le aziende associate gestiscono il ciclo dei rifiuti prodotti dal 61% della popolazione nazionale, forniscono acqua attualmente a circa il 76% dei residenti, distribuiscono gas ad oltre il 35% degli abitanti ed energia elettrica a circa il 20% della popolazione italiana. Risulta evidente l'interesse degli operatori del settore nei confronti del c.d. D.L. Liberalizzazioni, con particolare riferimento alle norme in materia di servizi pubblici locali di rilevanza economica, la maggior parte delle quali risultano comprese nell'art. 25 del citato Decreto.

Si evidenziano, di seguito, alcune criticità che appaiono necessitare – più urgentemente di altre – di un intervento chiarificatore, anche al fine di rafforzare la stabilità del quadro normativo di riferimento, limitando i possibili contenziosi.

In estrema sintesi, i punti che si ritiene necessario segnalare riguardano:

- la necessità di pervenire ad un coordinamento tra i principi generali recati dal comma 1 dell'art. 3-*bis*, D.L. 138/2011, introdotto dall'art. 25 del D.L. in esame, e le ulteriori norme presenti nell'ordinamento in tema di gestione del servizio per ambiti territoriali;
- la necessità di armonizzare alcune discrasie in tema di personale, che potrebbero generare disparità di trattamento tra società chiamate a gestire i medesimi servizi;
- il superamento della possibile disparità di trattamento tra società, con particolare riferimento alle potenziali differenze tra le società quotate che gestiscono servizi pubblici locali ex art. 4, D.L. 138/2011, e quelle che gestiscono servizi esclusi dallo stesso in materia di partecipazione alle gare;
- il rafforzamento della base giuridica di riferimento inerente le funzioni di regolazione e controllo del servizio idrico integrato;
- la necessità di attribuire la possibilità di emettere *project bond* anche ai gestori di servizi pubblici locali;
- la necessità di superare alcune criticità in materia di gas naturale.

Di seguito si fornisce una breve disamina delle menzionate criticità.

➤ **Disposizioni in materia di ambiti territoriali**

L'art. 3-*bis*, comma 1, D.L. 138/2011 (inserito dall'art. 25, comma 1, lett. A), D.L. 1/2012), introduce nell'ordinamento il principio generale – valevole per tutti i servizi pubblici locali, anche privi di rilevanza economica – della gestione dei servizi per ambiti territoriali ottimali di dimensioni non inferiori a quelle provinciali. Per quanto attiene il servizio idrico integrato ed il servizio di gestione integrata dei rifiuti, l'art. 2, comma 186-*bis*, L. 191/2009, nel demandare alle Regioni il compito di ridisegnare i predetti ambiti, ha contestualmente

disposto l'abrogazione degli artt. 148 e 201 del D. Lgs. 152/2006 (c.d. Codice Ambiente) che definiscono caratteristiche e funzioni delle Autorità d'Ambito.

Il comma 2 dell'art. 25, D.L. 1/2012 in esame, ha introdotto rilevanti e condivisibili modifiche alle previsioni di cui all'art. 201 citato relative alla gestione ed erogazione del servizio rifiuti, che potrebbero essere vanificate se non si operasse un coordinamento tra le disposizioni, ad esempio **introducendo, all'art. 2, comma 186-bis, L. 191/2009, l'espressa previsione di abrogazione dei soli primi tre commi del menzionato art. 201.**

➤ **Disposizioni in materia di personale**

La disciplina legislativa proposta sul tema del personale non appare idonea a garantire un ordinato sviluppo della concorrenza nel settore dei servizi di interesse generale.

Le prescrizioni recate dalla norma con riferimento all'assunzione di personale ed al conferimento di incarichi (in particolare, art. 3-bis, comma 5, D.L. 138/2011, introdotto dall'art. 25, comma 1, lett. A), D.L. 1/2012), che trovano il loro fondamento nella volontà di assoggettare le relazioni industriali dei soggetti partecipati da azionisti pubblici ai principi ed alle modalità seguite per le pubbliche amministrazioni partecipanti, se interpretate in maniera restrittiva, possono generare rilevanti disparità di trattamento, soprattutto in quei settori sottoposti a regolazione e controllo di una Authority indipendente. Infatti, simili vincoli avrebbero l'effetto di limitare le prerogative regolatorie, condizionando la possibilità di imporre obblighi ai gestori alla loro natura giuridica, che diverrebbe potenzialmente un alibi rispetto al mancato conseguimento degli obiettivi. La norma potrebbe, peraltro, sollevare dubbi di costituzionalità in quanto destinata ad incidere sull'autonomia collettiva delle Parti sociali.

Si ritiene, pertanto, necessario un orientamento legislativo più articolato, in grado di recepire anche le specificità che si determineranno nello sviluppo della concorrenza. In particolare, l'attuazione del processo di liberalizzazione introdotto dal Decreto in esame dovrebbe tradursi in una disciplina differenziata in ordine agli obblighi in tema di politiche assunzionali: **i gestori in house attivi nei settori soggetti a regolazione e controllo di una Authority indipendente, dovranno necessariamente essere esclusi dalle limitazioni, per evitare che – come ampiamente dimostrato nell'esperienza internazionale – si limiti la possibilità di conseguire gli obiettivi regolatori o si alteri la parità di trattamento tra competitors attraverso vincoli sulla contrattualistica dei dipendenti.**

Resta fermo il fatto che continuano ad operare le disposizioni ordinarie e generali in materia di rapporti di lavoro di diritto privato e le discipline collettive contrattuali di tipo privatistico, da sempre applicabili alle società pubbliche che, com'è noto, non sono destinatarie della disciplina speciale del lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni.

In tale contesto, la mancata espressa previsione, della **necessità di rispettare comunque i contratti collettivi nazionali di settore e la relativa disciplina**, appare in grado di sollevare un'ingente quantità di contenziosi, senza dar conto delle ulteriori forme di protesta dei lavoratori colpiti dalla norma – costituzionalmente garantite – che, in settori di rilevanza primaria come quelli in esame, possono generare un'*impasse* del sistema.

Allo scopo di dare sostegno al conseguimento degli obiettivi di liberalizzazione che hanno ispirato il decreto in esame, appare opportuno introdurre, nell'alveo delle prescrizioni del bando di gara (recate dal comma 11 dell'art. 4, D.L. 138/2011), sia **l'esplicita necessità di applicare l'art. 2112 c.c.** – relativo al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di

trasferimento d'azienda – al fine di garantire, in linea con quanto stabilito già dall'art. 173 del D.Lgs. 152/2006, i diritti acquisiti dei dipendenti interessati dal passaggio ai nuovi aggiudicatari del servizio, sia la valorizzazione, tra gli elementi di valutazione dell'offerta, dell'impiego da parte del soggetto gestore di **strumenti finalizzati alla stabilità occupazionale**.

Per superare le difficoltà che gli Enti locali avrebbero nell'avviare procedure concorrenziali, tale previsione andrebbe estesa a tutti i servizi pubblici locali. Si segnala che, a normativa vigente, le imprese totalmente pubbliche sono escluse dalle disposizioni generali relative ai cd ammortizzatori sociali.

Infine, sempre nell'ambito dei criteri di aggiudicazione, occorrerebbe inserire una previsione tesa a **garantire che la copertura degli oneri inerenti la contribuzione previdenziale dei lavoratori** che, nel passaggio da un gestore all'altro vedano mutato l'istituto previdenziale di riferimento in conseguenza del mutato datore di lavoro, **non si ponga quale fattore discriminante tra partecipanti alla gara per la gestione del servizio**.

➤ **Norme applicabili alle società**

Significative criticità emergono dalla differente disciplina riservata alle società quotate con riferimento alle norme recanti limitazioni alla libera attività imprenditoriale degli operatori economici nei diversi servizi pubblici locali.

Invero, il comma 33 dell'articolo 4, D.L. 138/2011, nel dettare un'articolata previsione dei menzionati divieti pone un temperamento escludendo, *expressis verbis*, dal campo di applicazione soggettivo della disposizione "le società quotate nei mercati regolamentati" e quelle "da queste direttamente o indirettamente controllate ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile". La medesima clausola di salvaguardia, ossequiosa del principio di tutela del risparmio, non si rinviene, peraltro, nella pur ampia disciplina dettata per il servizio di distribuzione del gas naturale, espressamente escluso dal campo di applicazione della norma in esame ai sensi del comma 34. **Essendo previsto a breve l'avvio su scala nazionale delle procedure competitive per l'affidamento delle concessioni per la distribuzione del gas naturale, questo vincolo rischia di orientare a priori gli esiti delle gare che saranno bandite, inibendo dalla partecipazione alcuni dei principali operatori già attivi nel comparto dei servizi di interesse generale.**

Tale discrasia comporta, peraltro, una differente ampiezza della capacità imprenditoriale per le società quotate, a seconda del servizio pubblico gestito potendosi, addirittura, configurare l'applicabilità di norme diverse allo stesso operatore economico – dato il crescente numero di società *multiutility* che operano nei servizi pubblici locali – solo in virtù dell'attività che, di volta in volta, viene in evidenza.

Si segnala, poi, la possibilità che una operazione di liberalizzazione tesa a promuovere una concorrenza effettiva, piuttosto che escludere "*sic et simpliciter*" gli affidatari diretti, dovrebbe permettere loro la partecipazione alle gare introducendo misure idonee ad evitare che si alteri la parità di trattamento (ad esempio, attraverso forme di unbundling contabile e societario).

➤ **Regolazione del servizio idrico integrato**

L'istituzione di un organismo di regolazione per il servizio idrico integrato (ad opera dell'art. 10, D.L. 70/2011), ed il suo successivo "trasferimento" nell'Autorità per l'energia elettrica ed il gas (ex art. 21, comma 19, D.L. 201/2011) appaiono misure condivisibili.

Non spetta alle scriventi organizzazioni esprimere pareri sull'*iter* modificativo dell'assetto regolatorio del settore, ma si deve comunque segnalare l'**assoluta urgenza di un chiarimento sul quadro di norme applicabili al servizio idrico, che non può non concretizzarsi attraverso una rapida attivazione dell'esercizio delle competenze dell'Authority, in grado di promuovere la necessaria trasparenza, stabilità e coerenza di lungo periodo.**

Peraltro, i ritardi accumulati nel nostro Paese nel raggiungimento degli standard e degli obiettivi definiti a livello Comunitario, suggerisce l'idea di quanto sarebbe deleteria una strategia legislativa di nuovo fondata su provvedimenti attuativi che spesso celano orientamenti dettati dalla volontà di rinviare un'efficace azione di programmazione, controllo e regolazione: gli effetti non potrebbero che tradursi in una drammatica riduzione della qualità dei servizi erogati, nella penalizzazione dell'ambiente e nell'aggravio dei costi per le finanze pubbliche.

➤ **Emissione di *project bond***

L'art. 41 del provvedimento in esame ha introdotto, per le società di progetto, la possibilità di emettere obbligazioni.

Al fine di promuovere il superamento dei rilevanti limiti recentemente emersi in ordine al reperimento dei finanziamenti nel comparto dei servizi pubblici locali a rilevanza economica, le scriventi Federazioni ritengono necessario **un intervento teso ad attribuire la facoltà di emettere titoli obbligazionari anche alle società operanti nei richiamati settori.**

Si ritiene, altresì, opportuno **coordinare tale previsione con quanto disposto dall'art. 88 del D.L. 1/2012** in questione: la modifica al regime di deducibilità degli interessi passivi applicabile alle società, a prevalente capitale pubblico, attive nello smaltimento, nella depurazione e nella fornitura di acqua ed energia finirebbe con l'attenuare gli eventuali vantaggi derivanti dall'emissione di *project bond*.

➤ **Disposizioni in materia di gas naturale**

Si accoglie con favore la previsione di un decreto che sancisca la **separazione proprietaria** tra Eni e Snam Rete Gas, accelerando il processo già avviato nel 2003 con il D.L. n. 239, tuttavia si ritiene **opportuno porre l'attenzione sugli effetti che ne potrebbero conseguire.** Un eventuale sviluppo di sinergie tra Snam ed Italgas, ad esempio, potrebbe condizionare il processo di liberalizzazione avviatosi con i provvedimenti attuativi emanati nell'ultimo anno, in riferimento alle attività di distribuzione di gas naturale.

Si segnala, inoltre, l'effetto negativo della norma contenuta nell'art. 13 relativo alla materia prima gas nei confronti delle imprese che hanno investito nell'acquisizione di contratti a lungo termine per evitare criticità di approvvigionamento, come quelle che si stanno manifestando in questi giorni.

I contratti a lungo termine costituiscono, infatti, ancora, una garanzia di approvvigionamento per i clienti domestici, che solo in minima parte vengono forniti con gas proveniente da contratti a breve termine (*spot*). Inoltre, pur condividendo l'obiettivo di fondo della norma, si rileva che nelle attuali condizioni il riferimento al mercato europeo può essere fatto solo ed esclusivamente ai fini della determinazione della formula di indicizzazione e non già per l'individuazione dei livelli di prezzo, stante la persistente situazione di *lack-capacity* di cui è affetto il sistema di trasporto.

Il potenziamento delle infrastrutture resta pertanto un nodo critico della politica di liberalizzazione, basata sul principio della separazione fra attività strutturalmente monopolistiche (le reti) e attività potenzialmente concorrenziali (la vendita), con la conseguenza che più soggetti impieghino la stessa infrastruttura di rete per scambiare gas naturale.

La presenza di un **"mercato liquido"** rende ormai prioritario un intervento teso a garantire una **capacità ad esso adeguata**.

Si condividono, poi, le misure (più incisive di quelle introdotte nell'ultimo biennio con il c.d. "decreto stoccaggi") finalizzate all'apertura degli stoccaggi per le imprese concorrenti dell'Eni, misure che andranno senz'altro ad incrementare il livello di competizione nella fase di importazione.

Si ritiene doveroso sottolineare quanto lo **stoccaggio** sia una risorsa fondamentale per gestire il sistema gas, rappresentando una fonte primaria di flessibilità, complementare - e non alternativa - alle importazioni.

Rispetto ad esse, infatti, la disponibilità della capacità di stoccaggio attribuisce alle imprese di vendita la possibilità di rispondere in maniera immediata non solo alle variazioni di consumo legate alla stagionalità ma anche a una richiesta di modulazione non programmabile derivante dalle esigenze delle utenze industriali e termoelettriche che presentano profili di ciclicità.

Attualmente si riscontra una situazione di deficit infrastrutturale tale per cui la capacità di stoccaggio nazionale non è sufficiente neppure a coprire totalmente il fabbisogno domestico in condizioni climatiche medie, al quale la normativa di settore riconosce un accesso prioritario.

Pertanto le imprese di vendita riescono solo parzialmente a garantire l'esigenza di modulazione programmata sui vincoli della regolamentazione della domanda domestica, lasciando insoddisfatta la domanda di modulazione dei clienti industriali e termoelettrici.

Si ritiene, pertanto, necessario introdurre un insieme organico di regole che sostengano il disegno volto a **rendere il mercato all'ingrosso maggiormente concorrenziale**, accompagnando il sistema gas verso la tanto auspicata trasparenza nella valorizzazione delle transazioni di compravendita della materia prima, i cui positivi segnali si auspica si riverberino su tutta la filiera fino a raggiungere indistintamente le utenze finali.

