



Camera dei deputati
X Commissione Attività produttive

A.C. 1555
Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022

Memoria Confartigianato e CNA
27 novembre 2023

Sommario

1. Introduzione	3
2. Misure in materia di energia.....	5
3. Proposte per l'autoconsumo individuale in forma aggregata.....	8
4. Qualificazione FER.....	9
5. Concorrenza e officine di autoriparazione-carrozzerie.....	10
6. Concorrenza e autotrasporto	12

1. Introduzione

Come noto, nel pensiero economico classico, la concorrenza costituisce la condizione ideale di mercato per il corretto ed efficiente sviluppo dell'agire produttivo. La plurisoggettività d'impresa non può che recare con sé un *surplus* di carica competitiva e, insieme, maggiori benefici per la collettività. Il che, a partire dalla seconda metà del secolo scorso, ha significato che la tutela della concorrenza venisse in concreto perseguita a livello europeo, dapprima attraverso l'istituzione di un mercato comune e in seguito tramite la definizione di un mercato divenuto nel frattempo unico, finendo col produrre un innegabile effetto traino sugli ordinamenti domestici. Anche l'Italia, infatti, sulla scorta della giurisprudenza della Corte costituzionale, ha adeguato nei primissimi anni '90 la regolamentazione della propria dinamica economica interna agli *standard* europei *antitrust*. L'approvazione della prima legge sulla concorrenza ha comportato, pertanto, l'introduzione di un innovativo assetto di regole espressione di un valore (la concorrenza per l'appunto) ritenuto oramai acquisito al nostro patrimonio di principi costituzionali, da porre, per le ragioni ora dette, a garanzia della materiale attivazione della singola iniziativa economica e, come risvolto della medaglia, a presidio degli interessi dei consumatori. Di qui, dunque, l'avvertita esigenza di proseguire lungo il richiamato tracciato, non già per il tramite della liberalizzazione radicale delle interazioni commerciali, ma attraverso l'adozione di misure antimonopolistiche mirate. Ciò in modo da avversare cartelli e intese, combattere gli abusi di posizione dominante, impedire la pratica di condotte sleali e inibire i fenomeni di concentrazione di imprese. Solo così Davide potrà continuare a vincere contro Golia.

L'aggiornamento della disciplina sulla concorrenza è un tema particolarmente avvertito da artigiani e piccole imprese, in quanto soggetti economicamente più fragili e maggiormente esposti alle alterazioni della struttura concorrenziale dei singoli mercati da parte di coloro che godono di posizioni in grado di condizionare e limitare l'agire economico altrui.

Le piccole imprese vivono di concorrenza e contribuiscono ad assicurare la concorrenzialità del mercato, tramite un'offerta plurale a vantaggio dei consumatori.

Tuttavia, troppe volte in Italia la promozione della concorrenza ha prodotto effetti perversi, i quali hanno finito per mettere "piccoli" in contrasto con altri "piccoli", o peggio ancora hanno aperto la strada a grandi operatori che hanno finito per avere il sopravvento. Proprio per questo motivo, Confartigianato e CNA ritengono che il tema della concorrenza rappresenti uno degli ambiti chiave nel quale è necessario intervenire strutturalmente, nella consapevolezza che bisogna muoversi rispetto a uno scenario ampio, che non declini il tema come specifico ma lo inquadri nel contesto più generale dei nuovi modelli di funzionamento dell'economia. Occorre definire le priorità dell'agenda delle liberalizzazioni attraverso il coinvolgimento di tutti gli *stakeholders* delle tappe del percorso da

intraprendere. Diversamente, l'azione di apertura dei mercati, se non presta attenzione al diverso grado di capacità di resistenza dei soggetti coinvolti, rischia di produrre sulla collettività effetti sperequativi anziché redistributivi dei benefici attesi da una maggiore concorrenza.

Ragion per cui gli interventi a sostegno della concorrenza devono essere inquadrati nel piano più generale del rilancio dell'economia e dello sviluppo, affrontando prioritariamente la rimozione delle condizioni di "rendita da monopolio" o da "tariffa" che costituiscono un appesantimento importante per il Paese e, in particolare, per le imprese.

Per questo, pur apprezzando l'adozione – per il secondo anno consecutivo – di una legge sulla concorrenza, Confartigianato e CNA ribadiscono l'esigenza di definire un'agenda sulla concorrenza, con la condivisione degli obiettivi e dei percorsi, al fine di assicurare davvero una piena, perdurante ed equilibrata apertura dell'intero sistema economico nazionale. In tal senso, le scriventi Confederazioni colgono l'opportunità offerta dall'esame del disegno di legge in commento per portare all'attenzione del Parlamento alcuni degli ulteriori ambiti d'intervento sui quali, da tempo, evidenziamo la necessità di intervenire. Nei paragrafi successivi, unitamente a una disamina delle disposizioni d'interesse, sono pertanto riportate alcune delle tematiche più sentite da artigiani e piccole imprese che, al momento, non figurano nell'articolato.

2. Misure in materia di energia

Il tema energia trova spazio nella legge annuale per la concorrenza, confermandosi un ambito strategico nel quale promuovere interventi in favore di un mercato più efficiente e concorrenziale.

L'anno in corso rappresenta una fase particolare per due ordini di motivi:

- da un lato il completamento del processo di liberalizzazione rende ormai improcrastinabile l'obiettivo di avere una piena concorrenza nei settori dell'elettricità e del gas;
- dall'altro, l'aver superato la fase più critica della crisi energetica che ha caratterizzato il 2022 e l'inizio del 2023 non deve far perdere di vista le debolezze che il sistema energetico nazionale ha mostrato con evidenza nel corso della crisi.

È ormai indubbio che l'energia rappresenta un fattore strategico per l'economia italiana, fortemente impattante sulle possibilità di crescita e, in particolare, sui bilanci delle piccole imprese.

Il DDL interviene su alcuni fronti certamente strategici, tra cui lo sviluppo della rete di trasmissione e trasporto, l'utilizzo dei contatori c.d. intelligenti per favorire misure di risparmio energetico, maggiore trasparenza nella vendita di gas. A tali interventi di sistema, si aggiunge una misura specificatamente settoriale relativa al *cold ironing*.

Prima di commentare nel dettaglio le disposizioni, occorre evidenziare che, pur apprezzando lo sforzo di proseguire nel percorso di efficientamento e concorrenza del settore energia attraverso il DDL in oggetto, si ritiene che **la strategicità del settore richieda uno sforzo maggiore e più organico sul funzionamento e sulle caratteristiche del mercato energetico**, guardando contestualmente ai vari ambiti – infrastrutture, mercati, meccanismi di formazione del prezzo – senza trascurare le esigenze di sviluppo del settore connesse agli obiettivi di decarbonizzazione.

La crisi energetica ha mostrato come, nel mercato all'ingrosso, la formazione dei prezzi dell'energia non risponda sempre a dinamiche di efficienza, facendo assorbire all'interno dei prezzi all'ingrosso dinamiche spesso generate dall'insufficienza del sistema infrastrutturale e della capacità di risposta al fabbisogno. Tali inefficienze favoriscono comportamenti anti-concorrenziali da parte degli operatori, che possono sfruttare posizioni di vantaggio competitivo o influenzare le dinamiche che concorrono alla formazione del prezzo dell'energia.

Emerge quindi la necessità di avviare **un percorso di revisione del mercato all'ingrosso**, attraverso l'adozione di interventi fondati su prospettive di medio-lungo termine, ossia in grado di mettere in sicurezza il sistema energetico e gli utenti nell'ipotesi di altre crisi energetiche. In tale ottica, il mercato all'ingrosso dovrebbe favorire la possibilità di negoziazioni a lungo termine, che mettano al riparo dalla volatilità dei prezzi *spot* dando stabilità al mercato e ai consumatori, come peraltro sollecitato dal legislatore comunitario nell'ambito della riforma del mercato elettrico.

Sempre nell'ottica di individuare una soluzione definitiva al problema del costo dell'energia per le piccole imprese, ribadiamo anche la necessità di procedere alla **riforma strutturale della bolletta** per alleggerire imprese e cittadini da un peso che rimane tuttora gravoso, rimuovendo in maniera definitiva gli oneri generali di sistema e traslandoli – anche parzialmente – sulla fiscalità generale. Si alleggerirebbero in tal modo le bollette da una parte importante di componenti regolate che vanificano i potenziali benefici della concorrenza, oggi limitati a una quota minoritaria delle componenti di costo a carico dei clienti finali.

Una riforma non semplice da realizzare, anche per l'onerosità delle coperture necessarie, ma certamente più razionale e organica rispetto agli interventi estemporanei succedutisi fin d'ora. Si tratta infatti di una misura solo parzialmente (e debolmente) avviata con gli interventi contro il caro-energia, su cui invece la stessa Antitrust e l'ARERA hanno posto più volte l'attenzione.

Con riferimento ai contenuti del DDL, si evidenziano di seguito alcune considerazioni specifiche.

Le misure relative ai **piani di sviluppo delle reti**, di cui all'articolo 1, pur perseguendo un corretto intento di riduzione dei tempi di approvazione dei Piani (in particolare con riferimento alla procedura relativa all'approvazione dei piani di sviluppo della rete elettrica di trasmissione nazionale), risultano insufficienti a garantire una **piena responsabilizzazione dei gestori di rete** rispetto alla necessità di implementare norme e interventi a favore di una infrastruttura più efficiente e resiliente, ma anche decarbonizzata.

Non si comprende poi la *ratio* di prevedere un allungamento a 2 anni della periodicità di trasmissione del piano di sviluppo della rete di trasporto gas, mentre l'averne posto la responsabilità esclusivamente in capo all'impresa maggiore di trasporto implica la necessità di garantire che gli altri gestori siano adeguatamente responsabilizzati e coinvolti per le parti di loro competenza.

Connesso al tema dell'infrastruttura di rete, va evidenziato come anche quest'anno la legge annuale per la concorrenza non recepisca la segnalazione dell'Antitrust relativa all'**estensione ai distributori degli obblighi di separazione proprietaria (c.d. unbundling)** previsti oggi solo per il gestore della rete di trasmissione.

Si tratta di una misura particolarmente rilevante per le imprese artigiane e da sempre sollecitata dalle scriventi Confederazioni, anche al fine di garantire la massima trasparenza e concorrenza tra gli operatori nell'ambito del mercato dei servizi energetici. È noto infatti che in tale contesto, le piccole imprese soffrono da anni la concorrenza sleale delle imprese verticalmente integrate, che sfruttano il vantaggio competitivo rappresentato dalla loro doppia natura di distributori e di venditori di energia per consolidare la propria presenza in tale mercato. Un mercato che in origine riguardava i servizi diversi dalla fornitura di energia e attinenti sostanzialmente all'installazione e manutenzione degli impianti (c.d. post-contatore) ma che si è progressivamente aperto a una gamma più ampia di servizi

(l'installazione FER, il riscaldamento/raffrescamento, l'automazione e digitalizzazione dei sistemi e la loro integrazione all'esterno con applicazioni e *devices*, inclusa la vendita dei relativi prodotti). Si tratta di attività che, peraltro, gli operatori energetici svolgono sfruttando le opportunità connesse alla possibilità di rateizzarne i costi per il cliente attraverso le bollette e che rende ancor più complesso garantire una chiara e trasparente confrontabilità (e quindi concorrenza) tra le offerte di vendita di energia elettrica e gas.

In tale ambito, si è rivelata insufficiente la previsione iniziale del legislatore che ha disposto la separazione amministrativa e contabile dell'assetto societario, visto che di fatto le società che operano contestualmente, seppur nel rispetto di tale vincolo, in qualità di distributori e venditori di energia, agiscono come un'unica società.

È quindi necessario che il legislatore intervenga per riequilibrare la situazione, salvaguardando la necessità per artigiani e piccole imprese di poter operare nel mercato in condizioni di piena trasparenza e di effettiva concorrenza.

Questo tema richiama, peraltro, le disposizioni di cui all'articolo 2 del DDL, con particolare riferimento a quanto previsto in materia di **accesso ai dati di fornitura per il tramite del Portale consumi di energia elettrica e di gas**.

Se da un lato infatti è condivisibile la necessità di valorizzare le opportunità offerte dai contatori c.d. intelligenti e dai dati contenuti nel Sistema Informativo Integrato per "spingere" i clienti finali (siano essi domestici o imprese) verso interventi di razionalizzazione dei consumi e di risparmio energetico, nonché per migliorare la confrontabilità delle offerte, dall'altro l'estensione di tale opportunità a soggetti terzi delegati dal cliente finale deve essere meglio regolata, sia al fine di **valorizzare il ruolo delle Associazioni di Categoria** che per loro natura svolgono un'azione di supporto ai propri associati (come nel caso del servizio energia offerto ad artigiani e PMI dalle loro Associazioni), sia evitando che la disponibilità di tali dati possa invece diventare un ulteriore strumento puramente commerciale a vantaggio di soggetti (quali gli operatori energetici) che hanno interessi contrastanti con quelli del cliente finale.

Infine, con riferimento alle disposizioni di cui all'articolo 4, si valuta positivamente la scelta di **armonizzare l'elenco venditori gas** con l'analogo elenco venditori di energia elettrica. Si tratta di due strumenti attesi da tempo, fondamentali ai fini della concorrenza e trasparenza dei due mercati, e adottati con molto ritardo solo di recente.

In entrambi i casi, rispetto ai criteri stabiliti, va ribadita la necessità più volte richiamata dalle scriventi Confederazioni di introdurre in tali elenchi anche requisiti di tipo qualitativo, che possano consentire al cliente finale di avere indicazioni circa la qualità del servizio offerto dai diversi operatori (ad esempio indice di reclusività, frequenza di procedimenti sanzionatori ricevuti dal Regolatore, etc.).

3. Proposte per l'autoconsumo individuale in forma aggregata

Il tema della concorrenza nel mercato energetico deve porsi come obiettivo anche la possibilità di garantire pari accesso a tutte le imprese, anche quelle di piccola dimensione, alle diverse configurazioni di autoconsumo.

Il DDL in oggetto valorizza, all'articolo 3, solo una casistica prettamente settoriale relativa al c.d. *cold ironing*; viene invece tralasciata una riflessione più ampia circa la possibilità di potenziare l'autoconsumo in riferimento alla partecipazione fattiva delle piccole imprese, in particolare nei casi di forme aggregate.

Infatti, sia la legislazione sia la regolazione oggi vigenti, precludono la possibilità di accedere all'autoconsumo individuale per tutte quelle figure giuridiche (ad esempio consorzi, reti di impresa, etc.) a cui ricorrono tipicamente artigiani e PMI per agire come unico soggetto operando in forma aggregata. La *ratio* sottostante a tali figure, pur nella loro diversità, è essenzialmente tesa a superare l'ostacolo dimensionale che impedirebbe a un'impresa singola di ottenere economie di scala nell'esercizio di tutte le proprie attività imprenditoriali (ad esempio, la partecipazione a gare di appalto, acquisti di materie prime, investimenti nei processi di innovazione e internazionalizzazione, etc.).

Tali realtà vanno in contrasto con l'attuale nozione di autoconsumo individuale, basata su una definizione di cliente finale piuttosto stringente in particolare per due fattori¹:

- il vincolo di utilizzo dell'energia elettrica esclusivamente per uso proprio;
- la previsione che il cliente finale sia altresì il titolare del punto di connessione dell'unità di consumo, che deve essere dal medesimo gestita.

L'attuale definizione di unità di consumo, in particolare, risulta particolarmente limitante, essendo costruita sulla casistica degli opifici industriali che appartengono a uno stesso soggetto, sono contigui e fanno parte della catena di produzione di un unico bene o servizio; mentre per i consorzi di imprese o le altre forme aggregate risulta completamente ostativa la richiesta di titolarità dei punti di connessione.

Per tali ragioni, è opportuno intervenire, per via legislativa e/o regolatoria, sulla definizione di cliente finale – esclusivamente in riferimento alla disciplina dell'Autoconsumo individuale – includendo in tale fattispecie anche le forme aggregate di impresa senza, per queste, prevedere il vincolo di titolarità del punto di connessione; in tal caso il requisito dell'uso proprio dell'energia viene riferito alla somma dei prelievi dei singoli soggetti che compongono l'aggregazione.

¹ Per i riferimenti normativi si vedano: i d.lgs. 76/99, 199/21, 210/21 e le deliberazioni ARERA 727/2022 e 578/2013.

4. Qualificazione FER

Tra i temi che non hanno trovato spazio nel DDL concorrenza, vanno richiamate ancora una volta le significative difficoltà che stanno affrontando le imprese di installazione e manutenzione di impianti in merito alla disciplina della “qualificazione FER”.

Il decreto legislativo 199/2021 di recepimento della nuova direttiva sulla promozione dell’energia rinnovabile è infatti intervenuto sulla qualificazione degli installatori di impianti alimentati da fonti rinnovabili, introducendo delle disposizioni che hanno modificato l’art. 15 del d.lgs. 28/2011 con cui era stata introdotta tale disciplina. Il decreto legislativo citato non ha tuttavia dato piena attuazione a quanto previsto dalla rispettiva legge delega (n. 53/21) che all’art. 5, co. 1, lett. dd) affidava al Governo il compito di “*riordinare e semplificare la normativa vigente in materia di procedure di qualificazione degli installatori di impianti a fonti rinnovabili*”, prevedendo che detta qualificazione professionale fosse conseguita con il possesso dei requisiti professionali previsti dal DM n. 37/08. Anziché semplificare, il decreto delegato (art. 47, co. 1), ha complicato ancora di più la normativa, introducendo disposizioni con valore retroattivo (a decorrere addirittura dal 4 agosto 2013) e creando un ingiustificato doppio binario per il riconoscimento della qualifica di installatore FER.

La nuova norma ha, quindi, delineato un quadro poco chiaro su un tema che, fin dalla sua prima codificazione, aveva generato molti problemi. In particolare, già in fase di prima applicazione dell’obbligo si era determinata una disomogeneità di comportamenti sul territorio nazionale, sia relativamente all’istituzione dei corsi di qualificazione regionali, sia circa la durata e la complessità dei corsi stessi. L’incertezza interpretativa e l’applicazione non univoca da parte delle Regioni hanno contribuito a confondere ulteriormente il quadro, rallentando di fatto il processo di qualificazione di molte imprese interessate a operare nel settore delle rinnovabili.

Le modifiche introdotte con il d.lgs. 199/2021 ripropongono un doppio binario per il riconoscimento della qualifica che era stato faticosamente superato con successive modifiche intervenute all’art. 15; adesso si introduce un nuovo comma 1-*bis* volto a definire il percorso di qualifica per i soggetti di cui alla lettera c) dell’art. 4, c. 1 del DM 37/2008 diverso da quello previsto per i soggetti di cui alle lettere a), a-*bis*), b) e d), con una formulazione che risulta di non chiara lettura con la conseguenza che, sul territorio, le Regioni stanno nuovamente adottando una molteplicità di interpretazioni.

In aggiunta, l’incertezza interpretativa – che riguarda anche le tempistiche per il mantenimento delle qualifiche – porta oggi sia gli installatori interessati a qualificarsi sia i sistemi di formazione ad assumere una posizione di inerzia, non sapendo come procedere nell’applicazione delle disposizioni, vanificando l’enorme sforzo fatto negli anni scorsi per dare avvio a questo sistema. Una situazione che risulta ulteriormente aggravata dal fatto che è stata totalmente disattesa la disposizione che imponeva l’inserimento in visura camerale delle suddette qualifiche.

5. Concorrenza e officine di autoriparazione-carrozzerie

Anche nel settore dell'autoriparazione dei veicoli a motore la concorrenza costituisce o, per meglio dire, dovrebbe costituire un principio fondamentale per orientare correttamente i rapporti negoziali che investono le imprese artigiane operanti nel campo dell'autocarrozzeria, le compagnie di assicurazione e gli assicurati.

Il condizionale è d'obbligo. Questo perché le imprese artigiane subiscono, il più delle volte, il venire in considerazione di un contesto di mercato contrassegnato da una forte disparità contrattuale. Da un lato, infatti, si colloca il lavoro a regola d'arte svolto dalle officine di carrozzeria, le quali intervengono sul piano materiale per effettuare le riparazioni scaturenti da sinistri stradali o altro evento accidentale; dall'altro, le imprese assicuratrici, le quali, nell'assolvere il compito di gestione e copertura dei rischi legati alla circolazione stradale, fanno leva sulla propria forza economico-contrattuale per imporre, all'atto di sottoscrizione delle polizze, clausole contrattuali che finiscono col condizionare il libero sviluppo delle dinamiche competitive del mercato. In altre parole, ciò che si registra sul piano fattuale, è una crescente tendenza alla "canalizzazione" della clientela a beneficio delle sole officine convenzionate alle compagnie di assicurazione, quale espediente adottato dalle suddette compagnie allo scopo di non riconoscere per intero i costi sostenuti dalle imprese di carrozzeria per l'intervento riparatorio e, quindi, al fine di poter trarre il maggior profitto possibile dalla singola pratica a scapito delle piccole imprese di autoriparazione. L'effetto di una siffatta strategia aggressiva di mercato risiede nello scoraggiare l'assicurato dall'optare per l'impresa di autoriparazione di fiducia (non convenzionata), dando luogo, di fatto, a una discriminazione sul piano della scelta dell'assicurato circa l'autoriparatore cui rivolgersi. Differenziare il trattamento assicurativo per spingere la domanda verso i centri convenzionati: questa è in sostanza la finalità di fondo perseguita dalle imprese di assicurazione. Ciò, a titolo esemplificativo, in ragione dell'applicazione di franchigie e massimali più elevati ovvero di tempi di liquidazione più lunghi in caso della preferenza per officine autonome.

Per provare a porre rimedio a questa evidente stortura di mercato che comporta, per un verso, una forzosa contrazione delle commesse per le officine non convenzionate e, per altro verso, una significativa riduzione della capacità di libera determinazione del compenso per le officine convenzionate (in quanto indotte dalle compagnie assicuratrici ad accettare tariffe al di sotto di quelle materialmente remunerative per il lavoro effettuato), la legge annuale per il mercato e la concorrenza del 2017 (art. 1, comma 9, della legge 4 agosto 2017, n. 124) ha provato a fare ammenda del richiamato *vulnus*, introducendo una novella in questo senso protesa. Tuttavia, l'innesto arrecato al corpo normativo del codice delle assicurazioni private (si v. per l'appunto l'art. 148, comma 11-*bis*, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209) non ha sortito gli effetti sperati.

Occorre, per le ragioni ora dette, che il disegno di legge concorrenza (A.C. 1555) si faccia carico di formulare alcune regole tecnicamente dettagliate e ad elevata vincolatività giuridica, che, nel garantire la libertà di scelta al fine di ottenere in ogni caso l'integrale risarcimento per la riparazione del veicolo danneggiato e, nel contempo, assicurare il rispetto del divieto di abuso di posizione dominante, consentano al sistema delle riparazioni di conseguire elevati *standard* prestazionali in termini di qualità e sicurezza degli interventi effettuati.

6. Concorrenza e autotrasporto

In materia di autotrasporto, il rischio che la tutela della concorrenza ne risulti frustrata è frequente. Parlando, per prima cosa, di **accesso alla professione di autotrasportatore**, vale la pena evidenziare come le difficoltà correlate all'ingresso nel mercato siano perlopiù addebitabili all'inerzia esibita dalla pubblica amministrazione. Per questo motivo, Confartigianato e CNA propongono di:

- 1) prevedere – come in tal senso ha già disposto l'Aula del Senato – la possibilità di sostenere gli esami anche in province diverse da quella di residenza, qualora non vengano organizzate sedute d'esame in quella di appartenenza (cfr. art. 5);
- 2) assicurare la possibilità di accedere direttamente agli esami anche senza il possesso del diploma di scuola media superiore, laddove l'ente provinciale non abbia erogato la formazione prevista nei casi di specie.

Nel settore dell'autotrasporto e del trasporto persone (si pensi in particolare al noleggio con conducenti dei bus), la libera iniziativa economica è con sempre maggiore frequenza condizionata dalle **carenze di organico proprie degli uffici della motorizzazione civile, con conseguenti ritardi nell'assolvimento dei servizi effettuati**. Non si possono attendere invano mesi (se non addirittura anni) per lo svolgimento delle operazioni di **revisione dei mezzi pesanti**. Ne va della sicurezza stradale di tutti. È vero che per quanto concerne la revisione dei veicoli con massa superiore alle 3,5 t, in supporto alle funzioni svolte dal personale pubblico, il legislatore ordinario ha di recente attribuito ai centri di controllo privati il titolo a poterla effettuare. Senonché, tale disposizione sconta problemi di carattere attuativo. Ne deriva, pertanto, che per effettuare la revisione dei veicoli pesanti in molte province sono ancora necessari da sei mesi a un anno. Con la ripercussione (gravissima) che tali veicoli non possono circolare all'estero, arrecando un enorme danno economico non solo al trasporto, ma a intere filiere della nostra economia. Ma non è tutto. I lunghi tempi di attesa investono alcuni uffici della motorizzazione anche nella conduzione di adempimenti ulteriori attinenti all'operatività delle imprese di autotrasporto. Sta di fatto che le ingiustificabili attese per l'avvio dell'attività di autotrasportatore, per l'immatricolazione dei veicoli commerciali, per il rinnovo del certificato A.T.P. possono finire con il trasgredire in maniera sistematica l'osservanza del principio della libertà di iniziativa economica (art. 41 Cost.). Analogo discorso vale per i veicoli che trasportano merci deperibili, i quali debbono essere sottoposti alla prova isotermica. Per questi mezzi, dopo il 15° anno di vita, è richiesta una verifica presso il CPA (Centro Prova Autoveicoli), che permette di ottenere una nuova certificazione valida per ulteriori 6 anni. Il mancato rispetto delle norme stabilite dalla normativa A.T.P. espone i conducenti al rischio di subire sanzioni disciplinari previste dal codice della strada e consistenti pene pecuniarie. In caso di recidiva, viene applicata una sanzione accessoria che comporta il fermo del veicolo o la confisca.

In ordine all'annosa vicenda del **caro gasolio**, Confartigianato e CNA propongono di ricondurre alla media europea il peso di imposte e tasse, con compensazione immediata del rimborso dell'accisa sul gasolio commerciale. È bene, infatti, ricordare come – per le imprese dell'autotrasporto – il costo del gasolio incida tra il 22 e il 35% dei costi totali di gestione. Una condizione scaturente dall'elevato prezzo finale alla pompa, su cui incidono, in maniera preponderante, imposte e tasse (51,83% del prezzo applicato). Basti pensare che fra noi e un Paese come la Spagna, per cui regge il rapporto comparativo, sussistono più di 10 punti percentuali di differenza (41,30%).

Un altro argomento a cagione del quale l'autotrasporto rischia di essere penalizzato sul terreno della concorrenza è quello della **transizione ecologica**. A tal proposito, occorre mettere in luce come, allo stato dell'arte, **in Italia circolino oltre 5 milioni di veicoli pesanti, di cui il 70% appartenete a una classe ambientale classificata tra euro 0 ed euro IV. L'obsolescenza dei mezzi è quindi un dato inoppugnabile. Da una constatazione di questo tipo non può che** richiedersi un forte intervento pubblico, per conseguire apprezzabili indici di ammodernamento del parco veicolare. A fronte di ciò, la Commissione europea propone di introdurre norme ancora più severe sulle emissioni di CO₂, anche per i nuovi autocarri e autobus. Trattasi, tuttavia, di una proposta, quella della UE, che senza i necessari aggiustamenti appare di inverosimile applicazione e particolarmente afflittiva per le imprese di piccole dimensioni. Il progetto di atto legislativo in questione (COM (2023) 88), preordinato ad abbattere in maniera consistente le emissioni di CO₂ entro il 2030 e a conseguire, in successione, la neutralità climatica entro il 2050, rappresenta un traguardo ben tratteggiato sul piano teorico-concettuale, i cui fondamentali, però, sembrano erigersi su basi incerte, giacché indifferenti alle attuali condizioni tecnologiche riguardanti il parco circolante dei veicoli pesanti (autocarri, pullman, etc.). Detto altrimenti, pur condividendone i principi ispiratori, riteniamo che la proposta di Regolamento elaborata dalla Commissione europea appaia allo stato delle cose carente sotto il profilo del pratico riscontro con la realtà produttiva. In assenza di un differimento dei termini stabiliti e di una loro successiva modulazione temporale, la sua applicazione – a causa della rigida scansione prevista – determinerebbe, almeno per il nostro Paese, pesantissime ricadute economiche per il comparto. In sintesi, verrebbe messa in discussione la prosecuzione stessa dell'attività di centinaia di imprese del trasporto merci e persone utilizzatrici di veicoli pesanti. Preme, allora, che l'UE rimediti in profondità l'impostazione recata all'atto normativo in oggetto, con ascolto e accoglimento delle doglianze espresse da chi fa impresa. Affinché sia accompagnata da un sufficiente grado di effettività applicativa e da un ragionevole grado di consenso sociale, la trasformazione in chiave *green* del settore trasportistico esige, infatti, proporzionalità, così da non andare al di là di quanto necessario per soddisfare i *target* fissati, stante il limitato apporto di emissioni climalteranti generato dai veicoli pesanti a livello macroeconomico.

In materia di disposizioni per la tutela della concorrenza, una riflessione supplementare va doverosamente rivolta al **trasporto in ambito portuale**. Quanto a tale cornice, infatti, se da una parte occorre intervenire con avvedutezza per salvaguardare le imprese dell'autotrasporto che rischiano di essere schiacciate da strategie armatoriali orientate più all'acquisizione delle filiere logistiche e al controllo dei traffici che al rafforzamento della competitività di porti e imprese, dall'altra va posto urgente rimedio al contenimento dell'insostenibile aumento dei noli marittimi, vale a dire dei prezzi da pagare per trasportare *container* e mezzi a bordo delle navi. Per consentire alle imprese di autotrasporto con sede in Sardegna e/o Sicilia di sopravvivere, chiediamo interventi tempestivi che regolino il mercato e possano contribuire a contenere i continui aumenti imposti dagli armatori. Nello specifico, importa rimettere capo alla regolamentazione della "clausola di adeguamento del corrispettivo" per il servizio di trasporto effettuato, di modo che il corrispettivo sia adeguato automaticamente in fattura, contemplando anche i costi dei noli marittimi.

In ultimo, preme denunciare come il processo decisionale in corso di perfezionamento in Toscana e diretto a sottoporre a pedaggiamento i mezzi dell'autotrasporto intesi a transitare sulla **FI-PI-LI** rischia di costituire un pericoloso precedente di surrettizia compromissione della concorrenza: la selettività del pedaggio a scapito delle sole imprese del trasporto configurerebbe, infatti, una vulnerazione della necessità di assicurare – per chi vi opera – eguali *chances* di accesso al mercato. Garanzia, quella della uguaglianza delle condizioni, da riconoscere con priorità alle piccole imprese, attesa la ridotta dimensione aziendale esibita e il minore capitale sociale mediamente investito, in vista del generale obiettivo di politica economica di una loro crescita dimensionale a beneficio della competitività complessiva del settore. Ragion per cui, i risvolti di una scelta all'opposto protesa, giacché destinata a incidere in modo pregiudizievole sulle imprese artigiane, provocherebbero un effetto destabilizzante, tanto sul piano dei bilanci dei singoli soggetti titolari di reddito da impresa e operanti nel settore trasportistico, quanto a livello economico aggregato (es. convenienza allo stabilimento dei fattori produttivi nella zona produttiva interessata), al punto da trascendere l'ambito prettamente regionale dell'intervento.