



Artigiani  
Imprenditori  
d'Italia



**CASARTIGIANI**

**XIX Legislatura**

**Memoria Audizione**

**Disegno di Legge annuale per il mercato e la concorrenza**

**AC 2022**

**10 ottobre 2024**

## Indice

Introduzione .....	3
Settore autostradale .....	4
Concorrenza e officine di autoriparazione-carrozzerie .....	8
Polizze sui rischi catastrofali e pagamenti elettronici.....	11
<i>Dehors</i> .....	12
<i>Start up</i> innovative .....	13
Energia.....	14
Trasporto pubblico di persone .....	18

## Introduzione

La Legge annuale per il mercato e la concorrenza costituisce un fattore determinante di politica economica nazionale. Per questo, le scriventi Confederazioni apprezzano l'impegno del legislatore a rispettare la cadenza annuale per la presentazione di un disegno di legge dedicato, in ottemperanza a quanto previsto dal PNRR.

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.

In questo senso, un sistema economico sviluppato in modo equilibrato e armonioso presuppone la tutela delle parti più deboli in gioco: i consumatori ma anche micro e piccole imprese. Tutela, peraltro, ancor più articolata in un mercato complesso e sempre in evoluzione che impone di interpretare la normativa di riferimento alla luce di pratiche commerciali nuove e di operazioni che si svolgono in uno spazio senza rigidi confini come quello virtuale.

In un contesto nel quale convivono evoluzione e tradizione, imprese micro e grandi, le soluzioni che la legge può offrire devono essere senz'altro inquadrare nel piano più generale dello sviluppo ma, al contempo, assumere sempre più un carattere di specialità anziché di generalità in relazione alle varie fattispecie tutelate. Le norme, cioè, vanno proporzionate in relazione alla dimensione d'impresa, in modo da consentire una reale competizione tra operatori e favorirne la concorrenza.

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

Per queste ragioni, le scriventi Confederazioni colgono l'opportunità offerta dall'esame del disegno di legge in titolo per suggerire l'introduzione di alcuni correttivi al testo, nonché di ulteriori misure tese a rafforzarne la portata.

## Settore autostradale

Il riflettere in ordine al riordino della disciplina inerente al settore autostradale impone alle nostre Confederazioni di compiere una breve digressione circa le più recenti **dinamiche economiche relative alle merci trasportate**. Le grandi crisi caratterizzanti in senso negativo l'ultimo quindicennio (crisi economica dei debiti sovrani, crisi pandemica, conflitto russo-ucraino e conflitto israelo-palestinese), nello sferzare anche il nostro Paese, hanno contribuito a ridurre sensibilmente la quantità di merce trasportata. In special modo, il progressivo allargamento delle aree di crisi internazionali (es. canale di Suez), oltre ad aver determinato forti aumenti dei costi di trasporto, è causa di rallentamento dei flussi di prodotti trasportati tramite *container*. Questa tipologia trasportistica sta vivendo, infatti, una fase di forte condizionamento da fattori esogeni, peraltro acuita da disomogenei livelli di servizi offerti nei diversi ambiti portuali. A questa specifica criticità si somma un generalizzato ricorso da parte di alcuni operatori marittimi a pratiche commerciali realizzate e inquadrabili ai limiti della lealtà, tali da penalizzare le imprese dell'autotrasporto che non sono parte del *sub*-sistema portuale. Abusi di dipendenza economica si registrano sovente nel settore della distribuzione urbana delle merci, forzando la chiusura di numerose attività a beneficio di una semplificazione coatta del mercato.

Dopodiché, vale la pena soffermare l'attenzione sull'**incremento tendenziale dei costi di gestione**. Dalle nostre elaborazioni emerge come le voci di costo per una "impresa tipo" afferente al campo dell'autotrasporto, da inizio 2024, con esclusione delle principali (carburante e costo del personale) abbiano subito una variazione al rialzo del 4,6%, pari a circa seimila euro in più all'anno per ciascun mezzo. L'incremento ora menzionato ha riguardato, nei fatti, l'ultimo periodo del 2023. Confrontando, dunque, le rilevazioni di gennaio e giugno 2024 pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa i valori indicativi dei costi di esercizio delle imprese di autotrasporto, emerge che, nell'arco di soli sei mesi (giugno 2024 su gennaio 2024), gli operatori economici del settore trasportistico hanno subito, in base alla tipologia del mezzo utilizzato, un aumento ulteriore medio dei costi compreso tra un minimo dell'1,145% e un massimo dell'1,285%.

A supplemento di ciò, interviene la *vexata quaestio* del carburante. Il **costo del gasolio alla pompa**, tra gennaio 2022 (€ 1,598/litro) e il 3 giugno 2024 (€ 1,71/litro)<sup>1</sup>, le imprese del settore trasportistico hanno patito costi oscillanti, con punte di rialzo anche di 0,234 euro/litro (19/02/2024 = €1,832 = ca. €8.000,00/mezzo/anno di maggiori costi rispetto al mese di gennaio 2022). Ora, nonostante nel mese di settembre, si sia registrato un

---

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/2024\\_06\\_03\\_with\\_taxes\\_2206.pdf](https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/2024_06_03_with_taxes_2206.pdf)

andamento decrescente del prezzo finale, annotiamo in ogni caso un maggior costo per veicolo pari a circa 800 euro l'anno rispetto all'anno 2022.

Ammontare calcolato sulla scorta di un consumo medio di 33mila litri l'anno. A motivo di questo preoccupante scenario di costi maggiorati, è bene rintuzzare qualsiasi ipotesi di superamento del meccanismo di agevolazione fiscale per gli esercenti le attività di trasporto merci (previsto allo scopo di ridurre il gravame delle accise sul gasolio per autotrazione), rendendo, semmai, più agevole e tempestivo il congegno di riconoscimento del credito d'imposta gasolio per autotrazione mediante l'attribuzione diretta del credito all'atto di presentazione dell'istanza per l'ottenimento del beneficio di tipo fiscale.

Ancora, vi sono da considerare le impennate dei costi (diretti e indiretti) per il passaggio dei **varchi alpini**. Da questo punto di vista, sono cresciute del 5,10% le tariffe per l'attraversamento del Monte Bianco e del Frejus. Non solo: dal mese di dicembre 2023 sono scattati gli aumenti delle tariffe di pedaggio delle autostrade tedesche, in virtù della nuova normativa che differenzia il pedaggio sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il transito al Brennero è da tempo che, a causa delle inique limitazioni alla circolazione imposte dall'Austria, evidenzia un aggravio di costi per l'autotrasporto domestico, distorcendo le più basilari regole di leale concorrenza stante il mercato unico europeo.

Veniamo poi al tema delle **infrastrutture viarie e segnatamente a quelle autostradali**. Fra le situazioni emergenziali che, in ragione del loro lungo protrarsi, debbono oramai essere classificate come croniche, spiccano alcuni casi paradigmatici. Fra tutti, il disagiata attraversamento della città di **Genova** e della **Regione Liguria**. A ponente, il ritorno alla normalità appare ormai una remota illusione, specie dopo il crollo del viadotto Polcevera (anche noto come Ponte Morandi) occorso in data 14 agosto 2018, soffrendo, quest'intera area geografica, di una inaccettabile condizione di disagio in termini di certezza dei tempi di guida, velocità commerciale e sicurezza stradale. Tanto per fare un esempio, i lavori di adeguamento infrastrutturale ai requisiti minimi di sicurezza delle gallerie superiori a 500 metri richiesti dalle regole europee tardano nel vedere il loro definitivo completamento. Viene poi il caso delle **autostrade A24 e A25**, le quali collegano l'ovest con l'est del Paese, dando forma a due fondamentali dorsali appenniniche lungo l'asse **Roma-Abruzzo**. Ebbene, a seguito del sisma aquilano del 2009, le due tratte sono state inserite fra le arterie strategiche al venire in considerazione di eventi tellurici. Senonché, a partire da quella data, ne è derivata una interminabile sequela di cantieri che ne condizionano (tuttora) l'ordinata percorrenza e l'effettività dei tempi di marcia. Da ultimo si è aggiunta l'istituzione del senso unico alternato su una sola corsia per l'attraversamento del traforo del Gran Sasso, senza che, in parallelo, sia posta la parola fine alla fase di reiterata cantierizzazione dei viadotti con barriere bordo ponte sequestrate sui tratti abruzzesi e marchigiani dell'autostrada **A14** Bologna-Taranto. Nello scenario emergenziale italiano, le

isole maggiori non risultano meno coinvolte di altre realtà territoriali in quanto a vulnerabilità delle infrastrutture autostradali. Proprio là dove, in nome di una importantissima “direttiva di principio” scolpita di recente a livello costituzionale (art. 119, comma 6, Cost.), dovrebbe farsi più intenso lo sforzo pubblico volto a promuovere quelle misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall’insularità, la gestione della rete infrastrutturale si fa più fragile.

La carente e inadeguata programmazione della manutenzione stradale è stata rilevata, in alcune e specifiche fattispecie, anche dall’**Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato** (AGCM)<sup>2</sup>. In non secondarie circostanze, l’AGCM, nello scrutinare le condotte assunte dai concessionari nell’attività di gestione delle infrastrutture autostradali italiane, ha sanzionato il loro operato, riscontrando comportamenti non in linea con una gestione efficientemente orientata e pregiudizievole della sicurezza della circolazione. L’Autorità Antitrust ha accertato, dal 2019 in avanti, un significativo peggioramento della qualità del servizio reso in merito alla gestione di alcuni tratti autostradali. Le evidenze raccolte da AGCM hanno consentito di tratteggiare un quadro rappresentativo della viabilità autostradale del Paese: nel periodo preso a riferimento, le autostrade sono state spesso interessate da consistenti disagi in quanto al regolare fluire della circolazione, misurabili in tempi medi di percorrenza risultati assai più elevati e in velocità medie registrate notevolmente più basse rispetto a quelle (massime) legalmente assentite. Ciò, ancora una volta, a causa della presenza di numerosi cantieri, della disposizione di chiusure e/o di restringimenti di carreggiata, con conseguente applicazione di limiti di velocità ridotti.

Ecco perché, a nostro parere, il ricorso alle verifiche digitalmente orientate nel campo trasportistico dovrebbe indurre il decisore politico a imporre ai concessionari autostradali l’applicazione di procedure standardizzate volte a intervenire a favore dell’utenza là dove lo richieda il manifestarsi di episodi di disagio arrecati a danno degli utenti. Ciò mediante **l’automatica attivazione di una collaudata procedura di agevolazione tariffaria** (riduzione/eliminazione/sospensione dei pedaggi) **o di rimborso**, senza che ciò costringa l’utenza a dover produrre cospicua documentazione, tanto da doversi infilare nel *tunnel* della burocrazia.

Infine, gli effetti dell’ascesa congiunturale dei costi di gestione per le imprese dell’autotrasporto si fanno ancora più incisivi per le rotte che hanno come destinazione e/o provenienza le isole maggiori (Sicilia e Sardegna). Per questi viaggi, infatti, al prezzo del gasolio si sommano gli incrementi dei prezzi dei traghetti, vale a dire i cosiddetti **noli marittimi**. I corrispettivi richiesti dagli armatori per il servizio di trasporto dei veicoli a motore hanno registrato, nel corso del quadriennio 2020-2024, una maggiorazione media

---

<sup>2</sup> Cfr. Provvedimenti n. 28604 del 16.03.2021 e n. 29762/2021.

di 111 euro per veicolo traghettato, un valore percentuale superiore del 18,87 rispetto al precedente periodo.

A partire dal 1° gennaio 2024, il prezzo dei noli marittimi ha subito una nuova addizione di importo variabile a seconda della linea percorsa. A causarlo, una soprattassa denominata **surcharge ets**. Questo ulteriore strumento impositivo è stato introdotto per compensare le emissioni climalteranti prodotte delle navi, ma si somma, all'atto pratico, ai già pesanti importi di traghettamento sostenuti dalle imprese del trasporto merci a causa del ribaltamento del tributo sugli operatori dell'autotrasporto. Per le imprese con sede in Sicilia e Sardegna, la sola **surcharge ets** è già foriera di un costo aggiuntivo particolarmente gravoso: stante un costo unitario per veicolo pari a 120 euro "passaggio nave", stimiamo che, considerati i "passaggi nave" medi su base annua, su ciascun complesso veicolare ricadranno 24mila euro l'anno di maggior costi. Secondo i dati del Sole24ore, con l'applicazione delle tariffe **ets**, le grandi compagnie di navigazione conseguiranno fino a 35mila euro di extraprofitti per singolo viaggio.

Ma delle soluzioni tecniche per lenire il rialzo dei noli possono essere trovate. Sul piano del diritto positivo, l'art. 83-*bis*, comma 5, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 dispone che, nel caso in cui il contratto di trasporto abbia ad oggetto prestazioni trasportistiche da effettuare in un arco temporale superiore ai 30 giorni, la parte del corrispettivo corrispondente al costo del carburante sostenuto dal vettore per l'esecuzione delle prestazioni contrattuali (come individuata nel contratto o nelle fatture emesse con riferimento alle prestazioni effettuate dal vettore nel primo mese di vigenza dello stesso) è *ipso iure* adeguata sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio per autotrazione, là dove tali variazioni superino del 2% il valore preso a riferimento al momento della sottoscrizione del negozio giuridico o dell'ultimo adeguamento effettuato. L'adeguamento, afferma la medesima disposizione, «viene effettuato anche in relazione alle variazioni delle tariffe autostradali».

Confartigianato, CNA e Casartigiani propongono l'**estensione** dell'appena richiamato **meccanismo legislativo di automatico adeguamento in fattura del corrispettivo dovuto al vettore (impresa dell'autotrasporto) all'ipotesi (assai ricorrente) di variazione dei prezzi praticati dagli armatori nei confronti degli autotrasportatori** ai fini dell'effettuazione dei **noli marittimi**. Il perché di questa soluzione è denso di valide argomentazioni: gli operatori economici dell'autotrasporto che utilizzano le vie del mare in chiave multimodale, in specie per integrare i collegamenti "da e verso" le isole maggiori (Sicilia e Sardegna), soffrono l'inarrestabile incremento del *quantum* richiesto a titolo di compenso ai fini dell'espletamento dei noli marittimi. La sproporzione di forza contrattuale viepiù consolidatasi in questo particolare sotto-settore dell'economia del

mare è presto detta: in assenza di alternative reali, il godere di posizioni in grado di condizionare e limitare l'agire economico altrui nelle rotte marine pende, da molto tempo, dal lato degli armatori. Le tendenze monopolistiche nel controllo commerciale di alcune vie di comunicazione del mare sono, infatti, divenute incontestabili e a risultare penalizzate da un regime imperfetto di concorrenza sono soprattutto le piccole imprese del comparto trasportistico. Basti segnalare che – soltanto nel biennio 2019-2020 – la media dei corrispettivi applicati dagli armatori è cresciuta, in media, di oltre il 60% rispetto al periodo precedente. A ciò si aggiunga che dalle tariffe diramate dai *global carrier*, l'adeguamento trimestrale agli *ets surcharge* sta evidenziando un incremento medio di un ulteriore 17%.

### 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 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.**

Sempre sul fronte assicurativo, a pieno regime, la **dotazione**, da parte dei veicoli a motore, di **dispositivi elettronici preordinati a monitorare i dati concernenti l'attività di circolazione a fini tariffari e a fornire le risultanze in occasione di un incidente stradale, con relativa determinazione delle responsabilità civili, rappresenterà un fatto di per sé positivo**. Ne potrebbe trarre giovamento *in primis* la sicurezza stradale. Dopodiché, la larga e sedimentata installazione delle cosiddette "scatole nere" potrebbe in concreto assurgere: a) ad elemento di congruità del premio richiesto per la stipula di un contratto di assicurazione contro la responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli; b) a fattore di chiarezza in ordine all'accadimento dei sinistri stradali. Tanto è vero che il legislatore ha finito con l'investire sulla telematica assicurativa, affinché i dati stradali acquisiti dai detti dispositivi possano formare piena prova nei procedimenti civili circa gli eventi cui si riferiscono (cfr. art. 145-*bis* del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, recante il Codice delle assicurazioni private).

Ciò si scontra, tuttavia, con le lentezze accumulate dal decisore politico sul piano dell'attuazione delle disposizioni di legge relative all'interoperabilità e alla portabilità dei meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, in specie nell'ipotesi di sottoscrizione da parte dell'assicurato di un contratto di assicurazione con una compagnia assicuratrice diversa da quella che ha provveduto a installare l'apparecchiatura elettronica

(cfr. art. 145-*bis*, co. 2 e 3, del Codice delle assicurazioni private). È evidente che la mancata adozione dei regolamenti governativi di attuazione in ordine ai parametri

tecnologici per assicurare la portabilità e l'interoperabilità dei dati registrati dai dispositivi elettronici hanno rallentato, almeno in parte, la diffusione delle "scatole nere" sul mercato assicurativo, vanificando gli sconti *ex lege* imposti alle assicurazioni per la scelta dell'assicurato di installare il dispositivo in questione.

Nell'attesa che ciò avvenga, il disegno di legge oggetto di esame interviene sul punto, con l'intento, ricavabile dalla relazione illustrativa dell'atto legislativo in commento, di diradare quelle condotte di fidelizzazione forzata dell'assicurato praticate dalle imprese di assicurazione per scongiurare i "passaggi" (c.d. *lock-in*). **L'art. 19 dell'A.C. 2022** dispone, infatti: 1) il divieto per le compagnie di assicurazione di prevedere nella polizza clausole negoziali che impediscano o limitino il diritto dell'assicurato di disinstallare il dispositivo di registrazione dei "dati di guida", a pena di nullità delle stesse (co. 1); 2) la facoltà in capo all'assicurato di richiedere, per il tramite della impresa di assicurazione, al fornitore di servizi assicurativi telematici che gestisce la "scatola nera" un complesso di dati (percorrenza complessiva, percorrenza differenziata per strade e orari, ecc.), di modo che possano essere "migrati" su un formato strutturato (trattasi di una forma di portabilità) e utilizzati dalla nuova compagnia di assicurazione secondo continuità di servizio (co. 2); 3) il versamento di un compenso non superiore a 20 euro da parte della impresa assicuratrice subentrante a favore della impresa che gestisce il dispositivo elettronico (co. 3).

Chiarito ciò, occorre tenere a mente come il vasto radicamento della "scatola nera" costituirà uno strumento in più, nella disponibilità delle compagnie private di assicurazione, per "amministrare" e "sovrintendere" il settore assicurativo e la mobilità, potendo contare sull'immediata conoscenza degli incidenti stradali. Risvolti distorsivi della concorrenza non possono essere affatto esclusi sul piano degli impatti economici che l'entrata a regime delle nuove regole produrrà. È assai probabile, infatti, che, in ragione di una gestione "consolidata" dei rapporti assicurativi per la responsabilità civile dell'automobilista, vengano a determinarsi fenomeni ancor più pronunciati di eteronomia degli sviluppi del mercato a motivo della **"canalizzazione" delle pratiche di liquidazione dei sinistri stradali in direzione delle officine convenzionate (con le imprese assicurative), con conseguente marginalizzazione delle cosiddette "officine di fiducia"**. Detto in altre parole, il già delicato equilibrio del rapporto soggettivo trilatero "assicurazione-automobilista-officina" rischia di essere ulteriormente verticalizzato a cagione del rafforzamento del "controllo" indiretto praticato dalle imprese assicuratrici sul mercato delle riparazioni in forza di una "formidabile" apparecchiatura di ingabbiamento dei dati. Può ben darsi che una delle ricadute socio-economiche di quello che sta

assurgendo a un assetto di regole in costante fase di implementazione risiederà nella razionalizzazione forzata degli operatori economici deputati (sul mercato) alla riparazione delle carrozzerie di veicoli a motore, incisi, con ogni probabilità, nell'esercizio della libertà di iniziativa economica, o, per meglio dire, nell'adozione di scelte imprenditoriali autonome e indipendenti che, a rigore, dovrebbero assistere la piena garanzia dell'anzidetta libertà.

In conclusione, per confutare le predette e non secondarie preoccupazioni, è **necessario** che, all'atto di emanazione del regolamento governativo tuttora mancante, **l'adottanda normativa attinente all'utilizzo conforme dei meccanismi elettronici tesi a registrare l'attività del veicolo sia** – come la legge richiede – **finalizzata ad agevolare: 1) l'individuazione di un premio assicurativo più equo e proporzionato per l'automobilista; 2) la determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri.** La tutela del consumatore-automobilista deve orientare anche l'applicazione del set di regole in materia di "scatola nera" e dispositivi tecnologici equipollenti. Il che significa che, in ossequio ai principi di proporzionalità e trasparenza, sarà decisivo presidiare, da parte delle autorità pubbliche competenti (a cominciare dalla Autorità garante per la protezione dei dati personali), la materiale osservanza del **divieto di cui all'art. 145-bis, co. 5, ultimo periodo, del Codice delle assicurazioni private**, secondo cui: «è fatto divieto all'impresa di assicurazione, nonché ai soggetti a essa collegati, di utilizzare i dispositivi di cui al presente articolo al fine di raccogliere dati ulteriori rispetto a quelli destinati alla finalità di determinazione delle responsabilità in occasione dei sinistri e ai fini tariffari, o di rilevare la posizione e le condizioni del veicolo in maniera continuativa o comunque sproporzionata rispetto alla medesima finalità».

## Polizze sui rischi catastrofali e pagamenti elettronici

Ancora in materia di assicurazioni riteniamo che il provvedimento in esame possa rappresentare un'occasione per introdurre previsioni che rendano più trasparente il mercato delle **polizze per i danni derivanti dagli eventi catastrofali**, rese obbligatorie per le imprese dall'art. 1 commi 101 e seguenti della Legge di Bilancio per l'anno 2024. Sul punto, fermo restando la necessità di prevedere un rinvio di almeno 12 mesi della efficacia dell'obbligo assicurativo per la mancanza, ad oggi, degli elementi che consentano di conoscere e confrontare le offerte assicurative, chiediamo venga istituito presso l'IVASS un portale unico che consenta alle imprese di comparare in modo gratuito, terzo e trasparente le polizze per eventi catastrofali presenti sul mercato, al fine di favorire una scelta consapevole delle offerte commerciali esistenti. In particolare, ciascuna compagnia

di assicurazione dovrebbe essere obbligata a immettere sul portale almeno una offerta di polizza che esponga le condizioni generali, l'estensione delle coperture e le eventuali esclusioni e limitazioni, gli specifici indicatori e gli algoritmi di calcolo utilizzati, e che non sia corredata da alcun elemento accessorio. L'IVASS dovrebbe a sua volta avere l'obbligo di verificare che tali offerte siano coerenti con la normativa e, in ragione dell'elevata concentrazione del settore, dovrebbe affidare all'Autorità garante della concorrenza e del mercato la tutela della trasparenza e della comparabilità dei premi.

Un analogo portale unico andrebbe costituito al fine di permettere alle imprese di confrontare in modo gratuito, terzo e trasparente i **costi sulle transazioni commerciali elettroniche** applicati dai prestatori dei servizi di pagamento e dai gestori di circuiti e di schemi di pagamento a carico delle imprese, al fine di accrescere l'efficacia della previsione normativa di cui alla legge 29 dicembre 2022, n. 197, art. 1 commi 385 e 386. Il tavolo permanente di lavoro di cui al comma 386 ha infatti portato alla sottoscrizione, nel luglio 2023, di un protocollo di intesa che prevede, tra l'altro, la pubblicazione delle iniziative commerciali temporanee e delle condizioni applicate al termine delle medesime sul sito internet del CNEL. Tuttavia, la mera visualizzazione dei costi applicati da ciascun esercente non consente l'immediata comparazione delle varie iniziative.

Pertanto, si chiede di prevedere che i prestatori dei servizi di pagamento e i gestori di circuiti e di schemi di pagamento, laddove aderiscano volontariamente al protocollo, debbano inserire su un portale gestito da un soggetto terzo almeno una iniziativa commerciale temporanea e le condizioni applicate al termine della stessa, valorizzando gli importi richiesti dal protocollo di intesa.

## Dehors

Condivisibile appare la *ratio* sottesa all'articolo 23, che prevede una delega al Governo in materia di strutture amovibili funzionali all'attività dei pubblici esercizi, i cd. *dehors*.

Fino ad ora, infatti, i regimi concessori per l'installazione dei *dehors* hanno visto la compresenza di norme sia di carattere generale (come il Codice dei beni culturali e del paesaggio e il TU Edilizia) sia speciale (quale la normativa emergenziale legata alla pandemia e la legge sulla concorrenza 2022), oltre a direttive ministeriali e prassi edilizie che spesso variano significativamente da un Comune all'altro.

A ciò si associa anche il fatto che lo stesso concetto di *dehors* non ha ancora ricevuto una definizione da parte del legislatore statale, mentre a livello locale si ravvisano numerosi regolamenti comunali che ne delineano precisamente i contorni e l'utilizzo da parte di

imprenditori del commercio (somministrazione assistita di alimenti e bevande) e dell'artigianato (produzione e somministrazione non assistita di alimenti e bevande). Il testo unico sull'edilizia non ha ancora inserito la classificazione dei *dehors* dal punto di vista edilizio, né li ha distinti in base alla tipologia di strutture se temporanee o permanenti, né tantomeno ha previsto un titolo abilitativo per la loro installazione all'esterno dei locali. Elementi talvolta definiti esattamente nei regolamenti comunali relativi proprio ai *dehors*, che generano un disallineamento rispetto alla normativa generale nazionale vigente in materia.

Per questo, è quanto mai necessario procedere a un riordino complessivo della disciplina, considerando tutte le possibili implicazioni di carattere paesaggistico, edilizio, economico, autorizzativo.

Tuttavia, in questo senso va ampliata la categoria dei destinatari della stessa (comma 1, alinea), in quanto i soggetti di impresa titolati a richiedere la concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico non possono essere i soli pubblici servizi,

bensì anche le imprese artigiane di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande, laddove detta attività risulti strumentale e accessoria all'esercizio dell'impresa, in linea con quanto stabilito all'art. 3, comma 1 della legge 8 agosto 1985, n. 443 (come peraltro già previsto in numerosi regolamenti comunali). Diversamente si determinerebbe una inaccettabile disparità di trattamento tra operatori a tutto svantaggio delle imprese artigiane.

Inoltre, sarebbe auspicabile inserire, al comma 3, nella fase di scrittura del decreto legislativo delegato, anche il coinvolgimento delle associazioni comparativamente più rappresentative delle imprese di pubblico esercizio per la somministrazione di alimenti e bevande di cui alla legge 25 agosto 1991, n. 287 e delle imprese artigiane di cui alla legge 8 agosto 1985, n. 443, in considerazione delle attività di somministrazione non assistita di alimenti e bevande al pubblico.

### Start up innovative

In riferimento alle modifiche alla definizione di **start up innovative**, si ravvisa l'esigenza di ampliare l'ambito di applicazione della normativa per ricomprendervi le imprese di nuova costituzione che realizzano anche in settori tradizionali innovazioni rilevanti, in grado di introdurre elementi di forte discontinuità rispetto ad attività e processi produttivi preesistenti. Inoltre, alcuni degli attuali vincoli e limiti richiedono di essere resi più coerenti con la previsione, introdotta dal disegno di legge in esame, che le *start up*

innovative possano essere micro imprese, tenuto altresì conto che la grande parte delle imprese di questa dimensione si concentra nella fascia fino a 5 addetti.

Pertanto, si propone di inserire alla definizione di *start up* innovativa le seguenti modifiche:

- consentire la forma giuridica di società di persone, oltre che quella di società di capitali, più rispondente ai modelli produttivi e organizzativi di una micro impresa;
- eliminare il riferimento ai prodotti e servizi “ad alto valore tecnologico”, in modo da estendere l’oggetto sociale a tutti i prodotti e servizi innovativi, qualunque sia il settore economico di attività dell’impresa;
- stabilire che l’impresa debba impiegare come dipendenti o collaboratori almeno la metà, anziché i due terzi, della forza lavoro complessiva personale in possesso di laurea triennale, in luogo della laurea magistrale.

## Energia

Il disegno di legge in commento non affronta il tema dell’energia, strategico per promuovere interventi in favore di un mercato più efficiente e concorrenziale. L’energia rappresenta infatti un elemento importante nella vita di cittadini e imprese e un fattore fondamentale per l’economia italiana. La crisi energetica ha dimostrato quanto la volatilità dei prezzi sul mercato possa produrre contraccolpi violenti sui bilanci delle imprese, in particolare delle PMI, riducendone in modo significativo le possibilità di crescita. È quindi necessario che la legge sulla concorrenza intervenga ancora – con 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.

Il primo punto da evidenziare riguarda la **formazione dei prezzi dell’energia nel mercato all’ingrosso**. I meccanismi che presiedono alla formazione del prezzo non rispondono sempre a criteri di efficienza, facendo assorbire all’interno dei prezzi stessi 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, proprio a partire dalle modalità di formazione dei prezzi sul mercato; l’attuale

configurazione, infatti, valorizza il prezzo dell'energia prodotta da fonti fossili quale valore ufficiale dell'energia sul mercato, spiazzando invece quello dell'energia prodotta da fonti rinnovabili che, di fatto, si attesta su prezzi più bassi a causa dei minori costi di generazione. Pertanto, l'attuale struttura della formazione del prezzo sul mercato all'ingrosso dell'energia non permette agli utenti finali – cittadini e imprese – di cogliere i benefici dell'energia pulita in bolletta, riducendo i potenziali risparmi che potrebbero derivarne. Ipotizzare, invece, un percorso di progressivo disaccoppiamento tra il prezzo dell'energia prodotta da fonti fossili e quello dell'energia prodotta da fonti rinnovabili migliorerebbe l'efficienza e la trasparenza del mercato energetico.

Sempre in tema di mercato all'ingrosso, sarebbe auspicabile implementare l'adozione di interventi fondati su prospettive di medio-lungo termine, in grado di mettere in sicurezza il sistema energetico e gli utenti nell'ipotesi di altre crisi energetiche. In tale ottica, sarebbe opportuno 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.

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 finora. 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.

Proprio per consentire l'effettiva valorizzazione dei benefici che l'energia pulita potrebbe portare al sistema energetico nazionale, sia in termini di maggiore sicurezza della rete sia in termini di maggiori benefici per il consumatore finale, riteniamo utile fare un richiamo anche alla necessità di intervenire sulla **infrastruttura energetica**. Tale ipotesi, in linea con le indicazioni espresse dal Rapporto sul futuro della competitività in Europa (c.d. Rapporto Draghi) è volta a incoraggiare il legislatore a implementare previsioni che vincolino il gestore di rete al rispetto di specifici impegni di investimento nell'efficienza e resilienza

della rete stessa. A tal fine, si ricorda che attraverso l'attuale struttura delle tariffe di rete, cittadini e imprese corrispondono ai gestori risorse importanti che possono essere indirizzate agli interventi di volta in volta necessari all'implementazione dell'infrastruttura energetica.

Connesso al tema dell'infrastruttura di rete è quello del c.d. **unbundling**, che prevede una serie di obblighi di separazione proprietaria attualmente previsti per il solo gestore della rete di trasmissione e che, a nostro avviso, dovrebbe essere estesa ai distributori di rete. Tale previsione, come più volte evidenziato dalle scriventi Confederazioni, risulta particolarmente rilevante per artigiani e piccole imprese, 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 alla 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) e che a tendere si amplierà man mano che verrà implementato il processo di decarbonizzazione. Si ricorda, inoltre, che gli operatori energetici svolgono tali attività sfruttando le opportunità connesse alla possibilità di rateizzare 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.

Altro tema meritevole di attenzione all'interno del disegno di legge è quello dell'**Autoconsumo** e della possibilità di un suo ulteriore potenziamento per la partecipazione fattiva delle piccole imprese, in particolare nei casi di **forme aggregate**.

Sia la legislazione sia la regolazione oggi vigenti precludono infatti la possibilità di accedere all'Autoconsumo individuale per tutte quelle figure giuridiche (ad esempio consorzi, reti di impresa ecc.) 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).

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 fattori: il vincolo di utilizzo dell'energia elettrica esclusivamente per uso proprio e 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 limitante, essendo costruita sulla casistica degli opifici industriali che appartengono ad 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.

Da ultimo, riteniamo utile richiamare 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 disposizioni che hanno modificato l'art. 15 del d.lgs. 28/2011 con cui era stata introdotta tale disciplina.

La nuova norma ha 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 ad 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 D.M 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.

### Trasporto pubblico di persone

L'articolo 22 del disegno di legge si propone di risolvere alcune criticità afferenti alle norme relative alle sanzioni e in tal senso di promuovere condizioni di effettiva concorrenzialità nel settore. Al comma 1 entra nel merito dell'articolo 10-*bis* del decreto-legge 135/2018 istitutivo del RENT, ricordando come il **registro informatico nazionale dei titolari di licenza** per il servizio taxi effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante a motore e dei titolari di autorizzazione per il servizio di noleggio con conducente effettuato con autovettura, motocarozzetta e natante a motore sia un valido strumento per fronteggiare il fenomeno dell'abusivismo e per operare in un regime di concorrenzialità fra imprese. La norma, oltre a introdurre le sanzioni previste dall'art. 11 della legge 21/1992 per la mancata iscrizione al RENT e – al fine di completezza ed esaustività dei contenuti del registro stesso – introduce nuovi obblighi per i Comuni, in particolare sulla verifica dei dati dichiarati dai singoli soggetti iscritti, e l'obbligo di aggiornamento del dato relativo ai provvedimenti di sospensione o revoca dei titoli autorizzativi.

La norma inoltre prevede che i Comuni abbiano un completo accesso al RENT anche al fine di erogazione di provvedimenti relativi all'autorizzazione all'accesso e al transito in zone a traffico limitato e/o su corsie preferenziali. In tal senso, crediamo che tale argomento debba essere ulteriormente disciplinato al fine di consentire una completa e corretta individuazione a livello nazionale dei soggetti regolarmente autorizzati e di conseguenza abilitati all'ingresso e transito in zone ZTL e corsie riservate. Nello specifico potrebbe essere disciplinata la modalità attraverso la quale venga concessa l'entrata nelle ZTL e l'uso delle corsie preferenziali solo ai soggetti iscritti al RENT e, nel concreto, l'utilizzazione dei dati dello stesso registro al fine di alimentare le *whitelist* dei Comuni.

Crediamo che il provvedimento dovrebbe prevedere la possibilità di accesso completo ai dati del RENT anche alle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative, affinché possano effettuare studi e ricerche sul mercato del trasporto pubblico non di linea sui singoli territori e promuovere azioni nei confronti delle Amministrazioni comunali per riequilibrare (ove ce ne sia la necessità) l'offerta di servizi taxi ed NCC in relazione all'effettiva domanda. Analoga possibilità di accesso dovrebbe essere garantita anche a Regioni e Città metropolitane per le motivazioni sopra ricordate relative a una corretta e funzionale programmazione territoriale.

Potrebbe essere altresì prevista, sempre ai fini della massima concorrenzialità fra imprese e di una corretta ed equilibrata segmentazione dell'offerta di trasporto, l'applicazione anche al comparto NCC del regime previsto dall'art. 37, comma 2, lett. m) del decreto-legge 201 del 2011, ad oggi riservato solo al comparto taxi, affinché sia necessario un parere consultivo (ma preferibilmente vincolante) da parte dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) per quanto concerne il rilascio di nuove autorizzazioni e la definizione delle tariffe massime e minime del servizio come previsto dal Decreto Ministeriale 20/04/1993 del Ministero dei Trasporti. Riteniamo infatti non più differibile che anche il comparto NCC debba avere un quadro tariffario chiaro e ben comprensibile dall'utenza e che tale indicazione debba avvenire da parte dei Comuni, previo parere dall'ART, in conformità alle disposizioni previste dal DM sopracitato. Crediamo che tale integrazione normativa sia opportuna e assolutamente necessaria, a seguito della sentenza n. 137 della Corte costituzionale relativa al "divieto di rilascio delle autorizzazioni NCC", affinché sia sempre consentita la possibilità di rilascio di nuove autorizzazioni da parte dei Comuni ma che ciò avvenga in un quadro normativo e con una generale pianificazione regionale tale da garantire un equilibrio fra domanda e offerta nel territorio medesimo su cui le nuove autorizzazioni opereranno.

Inoltre, sarebbe necessario introdurre all'articolo 2 comma 1 della legge 21/92 i motocicli. Assistiamo al paradosso di avere regolamentati i veicoli a trazione animale (vietati in molti Comuni) e le motocarrozze non più in produzione. I motocicli invece potrebbero avere

uno sviluppo per l'offerta di servizio pubblico non di linea e fornire un contributo importante alla fluidificazione del traffico futuro anche in una logica ambientale di riduzione delle emissioni.

Andrebbe finalmente applicato il disposto dell'art 6 del decreto Bersani per l'adozione di tariffe sperimentali concesse dai Comuni agli organismi economici di cui all'art 7, comma 1, della legge 21 del 1992 dove andrebbe introdotto il divieto di utilizzare per i soci strumenti tecnologici di terzi salvo autorizzazione del titolare dell'organismo economico.

Inoltre, andrebbero stabilizzate le licenze temporanee rilasciate sulla base della programmazione numerica prevista dall'articolo 4, comma 2, della legge 21 del 1992 al fine di normalizzare e velocizzare il rapporto tra offerta e domanda a favore dell'utenza.

Il portale RENT presenta diverse voci mal formulate che possono portare a errori di compilazione. È fondamentale concedere la possibilità di intervenire con correzioni per evitare sanzioni ingiuste dovute non solo alla mancata iscrizione ma anche a una errata compilazione. È necessario, quindi, individuare un tempo di sospensione del regime sanzionatorio per consentire alle imprese che hanno adempiuto all'iscrizione al RENT di ottenere il bollino da applicare sulla carta di circolazione. Diversamente, si perpetrerà in capo agli artigiani e alle imprese del comparto un atteggiamento vessatorio e punitivo, dovuto non già alla volontà dei destinatari dell'obbligo, ma alla lentezza e alla inadeguatezza della pubblica amministrazione. È doveroso, pertanto, rendere efficace il sistema sanzionatorio allorquando il portale RENT sarà materialmente corretto.

Il **comma 2** dell'articolo, invece, modifica gli artt. 85 e 86 del Codice della strada, al fine di razionalizzare ed equiparare le sanzioni nei confronti dei soggetti iscritti al RENT in violazione delle disposizioni previste dalla legge 21 del 1992.

Il testo proposto raccoglie alcune nostre proposte, in particolare sulla gradualità e sulla proporzionalità delle infrazioni, riproporzionando e sanzionando differentemente fenomeni di abusivismo totale (mancanza di autorizzazione) e fatti più lievi. In ordine alle modifiche avanzate dal disegno di legge circa gli apparati sanzionatori previsti dagli art. 85 e 86 del Codice della strada, riportiamo, di seguito, alcune osservazioni comuni, valide per entrambe le disposizioni (NCC e taxi).

Viene giustamente introdotto il criterio sulla reiterazione dell'infrazione, pur mancando il periodo di riferimento che riteniamo utile inserire. Crediamo che la reiterazione debba avere un periodo temporale di riferimento, per esempio un biennio. In ogni caso, riteniamo non ragionevole irrogare la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della carta di circolazione col venire in rilievo di una sola infrazione, in quanto la consideriamo una misura sproporzionata, in grado di compromettere la tenuta di una impresa. A nostro giudizio, la gradualità sanzionatoria dovrebbe mostrarsi più

pronunciata, tanto che la sospensione dovrebbe intervenire solo all'atto della commissione di un numero di infrazioni superiore a due.

Inoltre, vengono introdotti i commi 3-*bis* e 4-*ter* relativi alle infrazioni "lievi" individuate come tutte quelle sanzioni diverse da quelle di cui ai commi 3 e 4-*bis*. A tale riguardo crediamo che debba essere effettuata una attenta valutazione sulle tipologie di infrazioni perché, a titolo esemplificativo, non riteniamo equiparabile la mancanza del foglio di servizio alla "incompleta compilazione" o "errata compilazione" del medesimo. In altre parole, la disposizione in questione richiede maggiore determinatezza prescrittiva, anche perché trattasi di una misura sanzionatoria, con il suo portato di impatto per il bilancio di un'impresa.

Le sanzioni saranno applicate decorsi sei mesi dalla pubblicazione del decreto del MIT relativo al foglio di servizio. Se vengono confermate le procedure messe in campo, come per il RENT il rischio è di avere una fase transitoria confusa con gli operatori non adeguatamente messi nelle condizioni di operare, pertanto questo periodo deve essere adeguato all'operatività della piattaforma del foglio di servizio elettronico prevedendo un tempo transitorio di ulteriori 12 mesi.