

Ringrazio il Presidente e tutti gli Onorevoli Senatori, per l'opportunità accordata a Confesercenti di sviluppare alcune riflessioni in merito alla *Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021* e di condividere, in particolare, le valutazioni sulle disposizioni che impattano maggiormente sulle attività svolte dalle nostre imprese.

➤ **ART. 2 DELEGA AL GOVERNO PER LA MAPPATURA E LA TRASPARENZA DEI REGIMI CONCESSORI DI BENI PUBBLICI**

Approviamo lo spirito e i contenuti dell'art. 2 del disegno di legge che prevede una delega al governo per costituire un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni.

- Con particolare riferimento alle concessioni *di beni demaniali marittimi ad usi turistico-ricreativo*, la legge riparte dal punto -acquisito e condiviso dalla stessa Fiba, l'associazione dei balneari di Confesercenti- della necessità di procedere ad una mappatura delle coste italiane, come già previsto dalla legge 145/2018.

Auspichiamo che la riforma che si va delineando abbia inizio con la ricognizione delle concessioni in essere in previsione di una revisione del sistema da attuare in tempi adeguati, tempi che necessariamente non potranno essere brevissimi per non danneggiare ulteriormente le prospettive per una ripresa economica del paese e del turismo in particolare e delle migliaia di imprese che operano da troppi anni in una situazione di incertezza intollerabile.

- Con particolare riferimento alle concessioni *di posteggio del commercio su aree pubbliche*, il decreto di recepimento della "Direttiva servizi" (n. 2006/123/CE) aveva risolto il problema del divieto di rinnovo automatico delle concessioni in scadenza, dando riconoscimento, con il sistema di selezioni pubbliche previsto dall'Intesa stipulata in Conferenza Unificata nel luglio 2012, all'esperienza professionale degli operatori appartenenti alla categoria. Tale sistema sembra ora messo in forse, come paiono indicare le recenti sentenze del TAR Sardegna e Lazio ampiamente commentate dai media.

Si evidenzia anche in questa sede che, in alcune Regioni molti Comuni hanno già provveduto ai rinnovi delle concessioni in base alla legislazione in vigore ed altri si apprestano a provvedere.

Come ANVA, l'Associazione dei venditori ambulanti di Confesercenti, consideriamo indispensabile una conferma, da parte dello Stato, della validità ed efficacia della normativa in essere, per togliere le amministrazioni e gli operatori commerciali da un'*impasse* che dura ormai da un decennio.

Un settore, quello del commercio su aree pubbliche, fra l'altro fra quelli più danneggiati dalla crisi innescata dal Covid e che risente fortemente del drastico calo dei consumi.

Si ritiene che il caso-Italia implichi una valutazione particolare da parte del Governo in relazione all'applicazione dei principi della Direttiva servizi, poiché il commercio su aree pubbliche, per le sue caratteristiche intrinseche, costituisce un'attività che in pochi Paesi conosce fattispecie analoghe.

Ciò non significa che non si riconosca l'esigenza di una riforma, che anzi si pone come indispensabile, ma riteniamo che la soluzione da adottare debba in primo luogo perseguire l'obiettivo di evitare la chiusura di migliaia di micro-imprese e la perdita dell'occupazione per altrettanti operatori.

➤ **ART. 8 DELEGA AL GOVERNO IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA**

Il disegno di legge sulla concorrenza costituisce, ad avviso di Federnoleggio, l'Associazione che rappresenta per Confesercenti le imprese di noleggio auto e autobus con conducente, un'occasione irripetibile per la revisione di una disciplina vetusta, non più idonea a rispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini.

Si ricorda che gli operatori NCC svolgono oggi la propria attività sulla base di una legge quadro approvata ormai un trentennio fa (15 gennaio 1992, n. 21) e oggetto costante di rilievi da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato finalizzati a sollecitare l'armonizzazione della legislazione nazionale con i principi di corretta concorrenza e adeguata fornitura di servizi di mobilità a cittadini e turisti come prevista dall'Unione europea. L'imposizione di vincoli normativi alla libera iniziativa degli operatori, compresi tra limitazioni territoriali, tariffarie e di turnazione, non è infatti più idonea a rispondere – soprattutto nella c.d. “post pandemia” – alle mutate esigenze dei clienti, che continuano a rimanere al di fuori da ogni possibile riflessione circa le necessarie modifiche a questa obsoleta disciplina.

Si auspica che l'Esecutivo, nell'esercizio della delega, possa attenersi alle indicazioni dell'Autorità Antitrust, avviando un processo di vera riforma del settore.

Il Governo, peraltro, ha recentemente accolto ben due ordini del giorno, a prima firma degli onorevoli Nobili e De Girolamo, presentati nell'ambito della conversione in legge del dl “Infrastrutture e mobilità sostenibili” impegnandosi a procedere, nel primo provvedimento utile, ad una revisione della disciplina di settore.

Entrambi gli atti di indirizzo sono frutto di una trasversale volontà del Parlamento di correggere quelle criticità della disciplina di settore che stanno impedendo alla categoria di dispiegare tutto il proprio potenziale economico.

Quanto ai criteri della delega inseriti nell'art. 8 del provvedimento in esame, **Federnoleggio sollecita soprattutto l'esigenza di adeguamento dell'offerta di servizi alle forme di mobilità che si svolgono mediante l'uso di applicazioni web che utilizzino piattaforme tecnologiche per l'interconnessione dei passeggeri e dei conducenti, che va accompagnata all'abolizione del foglio di servizio e dell'obbligo di rientro in rimessa alla fine di ogni servizio**, come previsto dalla Corte Costituzionale.

Si considera inoltre necessaria l'armonizzazione delle competenze degli enti locali in materia, conferendo alle Regioni un ruolo centrale.

Di fondamentale importanza, è poi l'adeguamento del sistema sanzionatorio, che, anche al fine di contrastare l'esercizio non autorizzato del servizio di trasporto pubblico, dovrà prevedere principi di parità di trattamento rispetto ad altri settori analoghi e individuare sanzioni proporzionate alla gravità della violazione.

➤ **ART. 11 COLONNINE DI RICARICA**

Nel provvedere, come chiede la legge, a dotare le tratte di propria competenza di punti di ricarica di potenza elevata cd Colonnine, i concessionari autostradali sono tenuti a pubblicare una manifestazione di interesse volta a selezionare l'operatore, che la legge in esame vuole, all'art. 11, avvenga *“mediante procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie”*, sulla base delle caratteristiche tecniche della soluzione proposta, delle condizioni commerciali che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi nonché dei modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi.

La FAIB, Federazione dei gestori di impianti di distribuzione carburanti di Confesercenti, tiene a precisare che la norma di legge dovrebbe in ogni caso essere completata con la previsione che, **a prescindere da chi sia il soggetto che installi le colonnine di ricarica nelle aree di servizio esistenti, la loro gestione debba essere affidata necessariamente agli stessi gestori degli impianti**, i quali, completando l'offerta di carburanti già presente sulle aree, sono gli unici in grado di apportare economie di scala a favore del consumatore finale. Sarebbe altrimenti estremamente difficile gestire le colonnine con altri operatori: chi pagherebbe gli oneri di servizio? Gli spazi necessari alle ricariche? I margini ai gestori che leggi di settore riservano alla definizione di Accordi economici siglati con le Federazioni?

Sempre in tema di colonnine elettriche, atteso che il Paese dispone di 22.300 punti vendita di distribuzione carburanti autorizzati, si suggerisce che la normativa in materia venga indirizzata ad escludere che gli enti locali, in concorso con le *utilities* a ciò attrezzate, procedano ad ulteriore consumo di suolo e spazi pubblici sottratti ai cittadini. Sarebbe di buon senso un orientamento della normativa teso ad attrezzare le aree di servizio carburanti omogeneamente distribuite sul territorio nazionale di colonnine per le ricariche elettriche *fast*, senza sottrarre spazi utili al parcheggio auto dei cittadini, già di per sé scarsi.

➤ **ART. 23 DELEGA AL GOVERNO PER LA REVISIONE DEI PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI IN FUNZIONE DI SOSTEGNO ALLA CONCORRENZA**

Confesercenti ritiene che la razionalizzazione delle procedure e l'eliminazione di barriere all'accesso delle attività economiche, laddove inutili, siano le finalità condivisibili di un procedimento amministrativo al passo con i tempi e di una legislazione nazionale coerente con i principi europei concorrenziali.

Si sottolinea, in ogni caso, **l'esigenza di prestare attenzione a tutte quelle casistiche in cui, come previsto dalla stessa legislazione comunitaria, sia opportuna la conservazione di regimi autorizzatori "per motivi imperativi di interesse generale"**.

➤ **ART. 24 DELEGA AL GOVERNO IN MATERIA DI SEMPLIFICAZIONE DEI CONTROLLI SULLE ATTIVITÀ ECONOMICHE**

Uno dei temi su cui l'Associazione si è maggiormente spesa in tutte le occasioni date per suggerire proposte finalizzate ad assicurare la semplificazione degli adempimenti a carico delle imprese, consentendo l'efficace tutela degli interessi pubblici, è la semplificazione e razionalizzazione dei controlli. In quest'ottica, è dunque benvenuta la previsione dell'art. 24 del provvedimento in esame.

Da questo punto di vista, **si suggerisce che le procedure di controllo vengano connesse con il sistema del "fascicolo d'impresa"**, strumento che faciliterebbe in modo decisivo conoscibilità e adempimenti.

Resta ovviamente fondamentale procedere celermente all'applicazione di tale norma, da anni richiesta a gran voce dall'intero contesto delle MPMI, e allo stesso fine, considerata la complessità delle varie fasi attuative previste, si auspica che il Governo faccia adeguata pressione presso le varie Autorità e gli uffici coinvolti, per il rispetto dei tempi prefissati.

➤ **LA CONCORRENZA DELL'ONLINE**

La sperequazione delle condizioni tra negozi “fisici” e commercio online che si è creata durante la pandemia ha portato ad uno spostamento di quote di mercato verso l'e-commerce.

Secondo le nostre stime, improntate alla massima prudenza, nel 2020 possiamo stimare circa 23 miliardi di acquisti online, con una crescita di circa il 30% e la quota raggiunta da questa modalità di acquisto ha superato l'8%. Questa dinamica, seppure a ritmi più blandi è continuata anche nel 2021 anche quest'anno, con l'aumento previsto di altri 5 miliardi (quindi 28 miliardi), sfiorando la quota del 10% del totale acquisti retail. Nel 2022, un'ulteriore spinta verso l'e-commerce è stata data dall'obbligo del green pass di base: da un sondaggio che abbiamo recentemente condotto con SWG, è possibile stimare che 2 milioni di cosiddetti 'no pass' si serviranno dei canali online in luogo dei negozi tradizionali in seguito all'introduzione della misura.

Ben inteso: l'e-commerce è un canale di vendita importante anche per gli esercizi fisici, compresi quelli “di vicinato”, che sempre di più, in particolare dopo il lockdown, hanno iniziato ad utilizzare le forme di commercio digitali. Ma tali esercizi sono ancora ben lontani dall'occupare quote di mercato paragonabili a quelle delle grandi piattaforme di intermediazione commerciale del web: i primi venti siti web italiani del commercio elettronico totalizzano il 71% del totale delle vendite, e i primi 200 il 95%.

Non solo: chi vende on line, oltre a godere spesso – nel caso di piattaforme internazionali – di una pressione fiscale decisamente più leggera di quella del retail fisico, ha a disposizione anche ingenti risorse da destinare alla promozione.

Non a caso le più importanti piattaforme di vendita sul web ormai avviano gli sconti relativi al cosiddetto “Black Friday” già da ottobre, a oltre un mese di distanza dall'ormai famoso evento.

Il rischio è che il commercio, un settore già in crisi da circa un decennio, venga definitivamente condannato a morte. Il problema non è impedire le vendite online, ma la necessità non più differibile di garantire un mercato realmente concorrenziale, nel rispetto del pluralismo distributivo.

La Confesercenti chiede quindi che l'Autorità, ai sensi dell'art. 12 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, valutati gli elementi in suo possesso e quelli acquisibili mediante audizione della scrivente e di altri soggetti informati, proceda ad istruttoria per verificare l'esistenza dell'eventuale infrazione da parte di imprese che esercitano l'intermediazione del commercio on line al divieto stabilito nell'articolo 3 (Abuso di posizione dominante) della legge, laddove vieta l'abuso da parte di una o più imprese di una posizione dominante all'interno del mercato nazionale o in una sua parte rilevante, in particolare: imponendo direttamente o indirettamente condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose; impedendo o limitando gli sbocchi o gli accessi al mercato, anche a danno dei consumatori; applicando nei rapporti commerciali con altri contraenti condizioni oggettivamente diverse per prestazioni equivalenti, così da determinare per essi ingiustificati svantaggi nella concorrenza.