



# **Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023**

Memoria di Confindustria

16 ottobre 2024

## 1. Premessa e valutazione generale

Il 26 luglio scorso, il Consiglio dei ministri ha approvato lo schema di DDL annuale per il mercato e la concorrenza per il 2023 (di seguito, anche “DDL”). L’*iter* di approvazione ha preso avvio alla Camera dei deputati, con assegnazione alle Commissioni 8<sup>a</sup> (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e 10<sup>a</sup> (Attività produttive, commercio e turismo).

Sin dal 2009 - anno della sua introduzione - Confindustria valuta positivamente lo strumento della legge annuale, quale *driver* di politica economica. Nei fatti, però, esso è rimasto, fino agli ultimi anni, pressoché inattuato, con una certa difficoltà a valorizzarne la portata liberalizzatrice.

Come noto, la legge annuale ha avuto nuova attenzione con il PNRR, che annovera le misure per la promozione della concorrenza tra le riforme abilitanti, cioè tra gli interventi funzionali a garantire l’attuazione del Piano e a rimuovere gli ostacoli (amministrativi, regolatori e procedurali) che condizionano le attività economiche e la qualità dei servizi erogati a cittadini e imprese.

Confindustria apprezza, quindi, che si stia mantenendo l’impegno di adottare, con cadenza annuale, quattro leggi in materia di concorrenza. La rivitalizzazione in sé dello strumento va salutata con favore e l’auspicio è che, in prospettiva, questa tendenza possa proseguire anche dopo la conclusione del PNRR.

In tal senso, è positivo l’impegno, annunciato dal Governo nel Piano Strutturale di Bilancio di medio termine. In particolare, il documento fissa l’intervento principale della legge annuale per la concorrenza del 2026, individuandolo nella riduzione dei limiti orari per il commercio al dettaglio e dei vincoli alle promozioni di vendita; mentre, per il periodo 2027-2029, vengono individuati le seguenti materie di intervento: professioni non regolamentate, trasporti ferroviari - in particolare regionali - servizio postale, energia idroelettrica e acque minerali.

Passando dal metodo al merito, le disposizioni del DDL presentano lacune e zone d’ombra.

Infatti, da un lato - in chiave pro-concorrenziale - il DDL non affronta alcuni temi di portata generale, come i nuovi poteri attribuiti all’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) o l’equo compenso per le prestazioni professionali. Dall’altro, esso affronta questioni difficilmente riconducibili ad aspetti concorrenziali, come quelle in tema di *dehor*, ovvero, come nei casi della disciplina dello *shrinkflation* (riporzionamento dei prodotti preconfezionati) e delle *start-up* innovative, peggiorando il quadro normativo vigente.

Pertanto, l’auspicio è che il dibattito parlamentare possa rappresentare l’occasione per correggere le criticità e rafforzare la portata del provvedimento. A tal fine, occorre valorizzare il confronto con gli *stakeholder* per evitare spiazzamenti e assicurare un corretto bilanciamento di tutti gli interessi, aspetto, quest’ultimo, che continua a rappresentare uno dei punti deboli della fase di costruzione del DDL annuale.

In termini di struttura, le principali misure del DDL riguardano:

1. le **concessioni autostradali**, con una revisione del quadro normativo di riferimento, funzionale anche a conseguire gli impegni PNRR;
2. le **start-up innovative**, con disposizioni volte a dare attuazione agli obiettivi previsti dal PNRR, anche rivedendo la definizione di *start-up* innovativa;

3. **temi eterogenei**, con interventi - tra gli altri - su: *i)* la disciplina delle scatole nere per l'assicurazione dei veicoli; *ii)* il contrasto allo *shrinkflation*; *iii)* il trasporto pubblico non di linea, per contrastare gli abusi.

Di seguito, un'analisi delle misure di principale interesse.

## 2. Valutazioni di dettaglio

### 2.1 Misure in materia di concessioni autostradali

Come accennato in premessa, il DDL reca disposizioni di riordino normativo in materia di affidamento delle concessioni autostradali, *iter* procedurale per la stipula delle convenzioni, tariffazione e pianificazione degli investimenti autostradali.

Nel merito, si prevede, come principio guida, che le concessioni autostradali vengano affidate mediante **gara a evidenza pubblica**, previa pubblicazione di un apposito bando, nel rispetto dell'art. 182 del Codice dei contratti pubblici (CCPP).

Al riguardo, nel condividere l'impianto generale della disciplina, si segnala la necessità di riflettere ulteriormente su alcuni aspetti, quali l'individuazione di ambiti ottimali di gestione, che tenga conto della dimensione della tratta affidata e, quindi, anche delle capacità finanziarie e tecnico-ingegneristiche di cui deve essere dotato il concessionario della tratta, la durata e i criteri di remunerazione delle concessioni, nonché le procedure di approvazione e aggiornamento delle convenzioni. Si tratta di aspetti particolarmente sensibili, in grado di incidere sulla sostenibilità degli investimenti da parte dei concessionari subentranti.

Al contempo, è prevista la possibilità di procedere con **affidamento diretto**, al ricorrere di alcune condizioni, in favore: *i)* della società *in house* Autostrade dello Stato S.p.A., interamente controllate dal MEF e soggetta al controllo del MIT, costituita dal decreto-legge n. 121/2021 per l'esercizio dell'attività di gestione delle autostrade statali in concessione; oppure *ii)* di altra società *in house* appositamente costituita dal MIT ai sensi dell'art. 186, co. 7, CCPP. Tale affidamento diretto può intervenire solo laddove il concedente effettui, in via preventiva, la valutazione delle ragioni che lo giustificano, con particolare attenzione all'oggetto e al valore della prestazione, dando conto dei motivi del mancato ricorso al mercato e dei benefici per la collettività collegati alla gestione *in house*, specie in termini di efficienza, economicità, qualità del servizio e ottimale impiego delle risorse pubbliche.

Il DDL disciplina anche il contenuto del bando di gara e del contratto di concessione e stabilisce che la durata di quelle future debba essere determinata dall'ente concedente in funzione dei servizi e lavori richiesti ma che non possa, in ogni caso, superare i 15 anni.

In tale contesto, è rilevante sottolineare che la durata delle concessioni deve essere calibrata in funzione della vita economica dell'infrastruttura affidata al concessionario, ma, al contempo, dovrà garantire a quest'ultimo un ritorno economico sul capitale investito per la propria gestione e manutenzione.

Quanto agli oneri, si prevede che quelli relativi a: *i)* la progettazione, sono a carico del concessionario fino all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica da parte dell'ente concedente; *ii)* l'esecuzione dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria sono sottratti all'applicazione dell'art. 60 del CCPP e, quindi, non sono soggetti alla disciplina delle clausole di revisione dei prezzi in relazione a modifiche del costo del lavoro.

Inoltre, il DDL interviene sul sistema delle **tariffe** autostradali, prevedendo che, per le concessioni affidate secondo procedure di evidenza pubblica e per quelle in affidamento diretto, l'ART definisce con propria delibera un modello di tariffazione che, nel rispetto di alcuni criteri (disposti dal DDL medesimo), individui tariffe distinte per modello di veicolo e distanza percorsa nell'infrastruttura autostradale, in linea con la Direttiva UE 2022/362.

Il DDL disciplina poi la competenza sulle tariffe, che saranno applicate dall'ente concedente (sulla base del modello stabilito dall'ART). In particolare, l'ente concedente indica, nello schema di convenzione, le tariffe da applicare alla tratta autostradale, garantendo la remunerazione delle attività di gestione e di manutenzione ordinaria di competenza del concessionario, nonché l'integrale copertura degli: *i)* oneri destinati a recuperare i costi di costruzione, manutenzione, esercizio e sviluppo dell'infrastruttura; *ii)* oneri relativi al recupero dei finanziamenti pubblici concessi per la realizzazione del sistema infrastrutturale a pedaggio, nonché dei costi delle opere di adduzione, sostenuti direttamente o indirettamente dal concedente, e degli impianti finalizzati al miglior funzionamento del sistema autostradale a pedaggio ai fini del decongestionamento del traffico; *iii)* oneri volti a remunerare gli eventuali costi esterni, quali l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico e le emissioni di CO2 derivanti dal traffico.

Le tariffe da pedaggio sono riscosse e accantonate annualmente nel bilancio di esercizio dei concessionari in un fondo vincolato. Annualmente, la Legge di bilancio determina le quote da imputare, rispettivamente, al Fondo nazionale per gli investimenti sulla rete autostradale e al Fondo per il riequilibrio economico-finanziario delle concessioni, prevedendone il trasferimento al bilancio dello Stato. Malgrado questi provvedimenti destinati a garantire, tramite il sistema tariffario, la sostenibilità dei PEF dei diversi concessionari, sarebbe opportuno adottare anche altri provvedimenti recanti lo stesso fine, come: l'estensione della durata della concessione per il tempo necessario al riequilibrio sostenibile del rapporto concessorio e senza la generazione di vantaggi economici per il concessionario; l'introduzione di un valore di subentro, comunque di limitata entità e coerente con le caratteristiche della concessione, riconosciuto al concessionario uscente da quello subentrante; nonché l'attuazione del modello di *cross-financing* fra concessionari (previsto dalla legge 30 dicembre 2021, n. 234), ovvero un meccanismo che consente il finanziamento incrociato degli investimenti fra i diversi operatori stradali.

Il Provvedimento prevede anche l'adozione del **Piano nazionale degli investimenti autostradali**, al fine di individuare i lavori e le opere di manutenzione straordinaria da inserire nei bandi di gara delle nuove concessioni. Il Piano, di durata decennale, è predisposto tenendo conto della relazione sugli investimenti elaborata dai concessionari uscenti ed è adottato dal MIT, di concerto con il MEF e sentito il CIPESS.

Il DDL detta poi la **disciplina transitoria** applicabile alle concessioni in essere, prevedendo che: *i)* in caso di concessionari per i quali, alla data di entrata in vigore del decreto-legge n. 215/2023, fosse già scaduto il termine del periodo regolatorio quinquennale, la procedura di aggiornamento del PEF resti quella già prevista in conformità alla regolamentazione dell'ART; *ii)* in caso di concessionari per i quali la scadenza del quinquennio intervenga dopo l'entrata in vigore delle nuove disposizioni, si provvede a un aggiornamento del PEF, con l'obiettivo - si legge nella Relazione che accompagna il DDL - di evitare rinnovi automatici dei contratti di concessione.

Al riguardo, si segnala la necessità di prevedere alcuni correttivi alla disciplina in materia di riequilibrio dei PEF, con l'obiettivo di affiancare il sistema di tariffe all'utenza con un catalogo di ulteriori misure, da individuare nel confronto con gli operatori del settore, da calibrare sulla base delle specificità delle singole connessioni.

Sempre in via transitoria, si conferma l'applicazione alle concessioni autostradali non affidate con gara a evidenza pubblica, o con la formula della finanza di progetto, delle norme relative all'affidamento a terzi (esternalizzazione), mediante gara, di una quota compresa tra il 50% e il 60% dei contratti di lavori, servizi e forniture, ai sensi dell'art. 186 del CCPP.

## 2.2 Misure in materia di *start-up* innovative

Il DDL interviene in materia di *start-up* innovative al fine di dare attuazione agli obiettivi previsti dalla Missione I, componente 2 del PNRR (M1-C2-11), che richiede l'aggiornamento del relativo quadro normativo al fine di razionalizzare le norme vigenti, rivedere la definizione di *start-up* e promuovere gli investimenti in capitale di rischio da parte degli investitori istituzionali e privati.

La *ratio* di tale intervento - si legge nella Relazione illustrativa - risiede nella necessità di trattenere i talenti nazionali e attrarne di nuovi, contrastando la cd. "fuga dei cervelli".

Le misure del provvedimento integrano il quadro degli interventi contenuti nella Proposta di Legge che reca "*Disposizioni per la promozione e lo sviluppo delle start-up e PMI innovative mediante agevolazioni fiscali e incentivi agli investimenti*", all'esame del Parlamento (AC 107-B).

Nel merito, il DDL:

- **rivede la definizione di *start-up* innovativa** prevista dal decreto-legge n. 179/2012 (che ha introdotto il cosiddetto *Startup Act*), stabilendo che debba essere una micro, piccola o media impresa (MPMI), come da Raccomandazione 2003/361/CE, e che debba avere un capitale sociale almeno pari a 20.000 euro entro il secondo anno dall'iscrizione nella sezione speciale del registro imprese e impiegare almeno un lavoratore. Si tratterebbe di una "stretta" rispetto a quanto previsto dalla sopra richiamata norma del 2012, che non prevedeva requisiti occupazionali o soglie minime di capitale;
- **dispone, positivamente, che il termine massimo di 5 anni per il mantenimento della qualifica di *start-up* innovativa** sia calcolato non più a decorrere dal momento della costituzione dell'impresa, ma dalla sua iscrizione nella sezione speciale del registro delle *start-up* innovative, che, in ogni caso, deve avvenire entro 2 anni dalla costituzione dell'impresa;
- si stabilisce che le **privative industriali**, di cui la *start-up* innovativa deve essere titolare, depositaria o licenziataria siano afferenti all'oggetto sociale e utilizzate dall'impresa. Rispetto alla precedente formulazione ("*afferenti all'oggetto sociale e all'attività d'impresa*"), si vincola la qualifica di *start-up* innovativa all'utilizzo effettivo della privativa.

In **via transitoria**, dispone che le *start-up* già iscritte nella sezione speciale del registro delle *start-up* innovative, hanno diritto a permanervi nel rispetto delle condizioni stabilite dalla normativa previgente. Al contempo, a tali imprese può trovare applicazione la descritta

nuova disciplina dei limiti temporali, a condizione che il capitale sociale sia almeno di 20.000 euro e impieghi almeno un dipendente, come da nuove norme.

Il DDL interviene poi per favorire gli **investimenti in start-up innovative** prevedendo che:

- i) venga modificata la norma della Legge di Bilancio del 2017 che, al fine di promuovere l'investimento in economia reale di fondi pensione e casse di previdenza ha introdotto un'agevolazione fiscale che consiste nella detassazione integrale dei rendimenti derivanti dall'investimento - a determinate condizioni, tra cui il mantenimento dell'investimento per 5 anni - in specifici *asset*, tra cui anche i fondi di *venture capital*; la misura riguarda gli investimenti fino al 10% dell'attivo patrimoniale. Con la modifica contenuta nel DDL si prevede che, fermo il suddetto limite del 10%, almeno un 2% deve essere dedicato solo a investimenti in fondi di *venture capital*.

La norma desta perplessità perché rischia di ridurre, anziché aumentare, lo stimolo all'investimento in economia reale da parte degli enti previdenziali; va infatti considerato che, qualora l'investimento in *venture capital* non risultasse coerente con la propensione al rischio e l'orizzonte temporale degli iscritti, tale investimento non potrebbe essere effettuato e lo stimolo fiscale di fatto si ridurrebbe rispetto a quanto oggi previsto. In via generale - ferma la necessità di accelerare il processo in atto volto ad accrescere gli investimenti degli enti previdenziali nella cosiddetta economia reale domestica - l'introduzione di vincoli all'investimento di tali enti non appare condivisibile, perché potrebbe porsi in contrasto con l'interesse degli iscritti a tali enti;

- ii) ai fini della concessione del visto a investitori extra UE, rilevino anche gli investimenti di almeno euro 500.000 effettuati in un Fondo di *venture capital* costituito o operante in Italia.

### **2.3 Misure in materia di rilevazione prezzi e usi commerciali, settore assicurativo, trasporto e commercio**

Il DDL interviene sulla disciplina dell'attività di **rilevazione dei prezzi e delle tariffe svolta dalle Camere di Commercio (CCIAA)**, al fine di superare alcune criticità segnalate dall'AGCM nel luglio 2023. In particolare, l'Autorità ha rilevato l'opportunità di limitare tale attività di rilevazione prezzi ai soli prodotti per i quali risulti realmente necessaria in base alle esigenze della collettività e in considerazione delle particolari caratteristiche dei prodotti e dell'andamento dei prezzi sul mercato.

A tal fine, il DDL affida al Garante per la sorveglianza dei prezzi il compito di individuare i prodotti per i quali dovrà essere svolta tale attività di rilevazione, anche con l'obiettivo di assicurare maggiore uniformità di ambiti di intervento tra le varie CCIAA. Il Garante dovrà altresì adottare linee guida per definire le modalità di rilevazione dei prezzi e delle tariffe.

Nel valutare positivamente tale disposizione, sarebbe auspicabile ampliare il novero dei soggetti deputati a raccogliere i dati, nei casi in cui la rilevazione sia necessaria per esigenze della collettività in generale.

Inoltre, sempre per dar seguito a una segnalazione dell'AGCM, il DDL interviene sulla disciplina dell'attività di **rilevazione degli usi commerciali di competenza delle CCIAA** e attuata dalle Commissioni provinciali mediante Comitati tecnici. In particolare, la normativa

vigente prevede che i rappresentanti di categorie aventi interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione non possano far parte del Comitato tecnico. Il DDL interviene per rafforzare tale quadro, prevedendo che la Commissione provinciale, qualora accerti la violazione del descritto divieto di partecipazione di categorie interessate, dichiari la decadenza del Comitato.

Il DDL interviene anche in **materia assicurativa**, al fine di favorire la mobilità della domanda e aumentare la concorrenza. In particolare, introduce il divieto per le imprese assicuratrici di prevedere clausole contrattuali che impediscano o limitino il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi e alla scadenza annuale del contratto, i dispositivi elettronici per il monitoraggio dei dati dell'attività di circolazione dei veicoli a motore (la cd. scatola nera). L'intervento deriva da una segnalazione dell'AGCM, che ha evidenziato il rischio di *lock-in*, ovvero di fidelizzazione forzata del cliente, cui viene attualmente riconosciuto uno sconto sul premio, dal secondo anno di applicazione della scatola nera, a condizione che non cambi compagnia assicurativa.

A tal fine, si stabilisce un meccanismo di portabilità dei dati registrati dalle scatole nere che il consumatore potrà richiedere, tramite la compagnia assicurativa, all'impresa che gestisce i dispositivi elettronici. I dati dovranno essere forniti con modalità di uso comune e leggibile da dispositivo automatico, per garantire così la continuità del servizio di trattamento dei dati alla nuova compagnia assicurativa che, per poterli usare, dovrà versare un compenso *una tantum*, non superiore a 20 euro, a favore dell'impresa che gestisce il dispositivo elettronico.

Infine, è previsto che le imprese assicurative possano istituire, per il tramite della relativa associazione, un sistema informativo, sottoposto a vigilanza IVASS, sui rapporti assicurativi non obbligatori, al fine di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti.

Il DDL introduce poi una discutibile misura in tema di contrasto al fenomeno commerciale di **riporzionamento dei prodotti confezionati (c.d. *shrinkflation*)**, vale a dire la pratica che consiste nel ridurre la quantità di prodotto, pur mantenendo inalterato il confezionamento, con conseguente, correlato aumento del prezzo per unità di misura.

In particolare, il DDL introduce l'obbligo, per i produttori, di informare il consumatore dell'avvenuta riduzione della quantità e dell'aumento di prezzo, tramite l'apposizione nella confezione di una specifica etichetta, per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data in cui il prodotto è esposto nella sua quantità ridotta.

Nonostante siano comprensibili le motivazioni della misura, la formulazione utilizzata appare problematica e potrebbe pregiudicarne l'applicazione.

Da un lato, infatti, la necessità di informare il consumatore è già soddisfatta dall'obbligazione di indicare il prezzo per quantità. Dall'altro lato, non si comprende la scelta di porre l'obbligo di comunicazione al consumatore in capo al produttore, dal momento che il prezzo al consumo è determinato dal distributore finale e, pertanto, non appare possibile, per il produttore, apporre nella confezione di vendita l'aumento del prezzo in termini percentuali.

Alla luce di quanto sopra, sarebbe quantomeno opportuno valorizzare tutti gli aspetti dell'etichettatura, rendendo più evidente l'informazione relativa al nuovo peso del prodotto a parità di confezionamento, indipendentemente dal prezzo finale.

Infine, andrebbe chiarito l'ambito applicativo, limitando la misura a quelle tipologie di prodotti per i quali appare effettivamente rilevante il fenomeno dello *shrinkflation*.

Il provvedimento interviene, infine, nel settore del **trasporto pubblico non di linea**, al fine di risolvere alcune criticità del regime sanzionatorio e promuovere una maggiore concorrenzialità. In particolare, prevede l'applicazione di sanzioni in caso di mancata iscrizione al registro delle imprese che svolgono attività di trasporto pubblico non di linea mediante autovetture e motocarrozze. Al medesimo fine di contrastare le pratiche abusive, si inasprisce il regime sanzionatorio applicabile agli NCC e ai taxi.

### 3. Ulteriori (e potenziali) ambiti di intervento

Come anticipato in premessa, nell'individuare ulteriori ambiti di intervento che potrebbero rafforzare la portata del DDL, è opportuno porre l'attenzione anzitutto sul tema delle recenti **evoluzioni dei poteri dell'AGCM**.

Al riguardo, il Consiglio di Stato - con parere n. 61 del 29 gennaio 2024 - ha interpretato in maniera estensiva e attribuito portata generale alle norme previste per il settore del trasporto aereo dal decreto-legge n. 104/2023 (c.d. DL Asset), riconoscendo all'AGCM il potere di imporre misure correttive, cioè rimedi comportamentali o strutturali, nei confronti delle imprese a seguito di un'indagine conoscitiva, in occasione della quale abbia riscontrato ostacoli concorrenziali, anche in assenza di una specifica infrazione.

Consentire all'AGCM di imporre misure rimediali alle imprese, anche in assenza di un illecito *antitrust* accertato, incide sul ruolo stesso dell'Autorità, che non interviene più solo a tutela della concorrenza, mediante accertamento *ex post* di violazioni, ma esercita un'azione di regolazione *ex ante* del mercato. Si pensi che le imprese potrebbero essere assoggettate a vincoli di portata rilevante, come l'obbligo di cedere rami d'azienda, *asset* materiali o immateriali, ovvero diritti di proprietà intellettuale, per il solo fatto di operare in un settore che, a giudizio dell'Autorità stessa, presenta disfunzioni nelle dinamiche competitive con pregiudizio per i consumatori.

Inoltre, si tratta di un potere che può essere esercitato sulla base di un presupposto troppo generico, rischiando di lasciare all'AGCM una discrezionalità di intervento molto ampia. Oltretutto a una notevole incertezza in termini di criteri di attuazione e perimetro di indagine, anche sotto l'aspetto meramente procedurale persiste qualche criticità in merito al quadro delle tutele per le imprese.

Per questo motivo, l'auspicio è che la Legge annuale costituisca la sede naturale per il confronto sullo strumento e per l'introduzione dei necessari correttivi.

Altro tema controverso è certamente quello dell'**equo compenso per le prestazioni professionali**.

Al riguardo, si auspica che l'*iter* parlamentare di approvazione del DDL possa rappresentare la sede per introdurre elementi di migliore bilanciamento della disciplina vigente (legge 21 aprile 2023, n. 49), salvaguardandone la *ratio* di fondo e cioè l'esigenza di rafforzare le tutele del professionista ma nelle situazioni di effettivo squilibrio contrattuale ed economico rispetto al committente.



Infatti, la disciplina vigente ha introdotto una serie di elementi critici, che rischiano di determinare distorsioni applicative non trascurabili.

In primo luogo, la legge n. 49/2023 ha ampliato il campo soggettivo e oggettivo di applicazione rispetto alla normativa previgente. In particolare, ha esteso l'applicazione delle nuove norme - lato committente - anche alle medie imprese e - lato professionista - a tutte le attività professionali, ivi comprese quelle prestate in forma societaria o associata. Al riguardo, si osserva che, in questi casi, la presunzione di debolezza del professionista, anche organizzato in forma societaria, appare del tutto ingiustificata nei confronti di un'impresa di medie dimensioni ed è, quindi, irragionevole presumere l'alterazione dell'equilibrio contrattuale in danno del professionista.

Sul piano oggettivo, sono ricompresi non più solo gli accordi predisposti unilateralmente dal contraente "forte" ma ogni tipo di accordo o convenzione.

Peraltro, le espressioni utilizzate nel corpo del testo normativo potrebbero portare a includervi tutti i rapporti contrattuali tra professionisti e imprese, a prescindere da un'eventuale negoziazione tra le parti. Pertanto, occorrerebbe chiarire che la legge sull'equo compenso si applica unicamente ai rapporti contrattuali derivanti da un accordo vincolante, predisposto unilateralmente dal committente e non negoziato tra le parti.

In secondo luogo, la disciplina vigente prevede che un compenso si considera equo quando non solo è proporzionato alla quantità e alla qualità del lavoro svolto, nonché al contenuto della prestazione, ma è altresì conforme ai compensi previsti nei decreti ministeriali, adottati, all'indomani dell'abolizione delle tariffe professionali.

Sul punto, si osserva che tali decreti ministeriali avevano adottato parametri al solo fine di orientare il giudice nelle ipotesi residuali di mancata determinazione consensuale dei compensi spettanti al professionista. Ne deriva che l'effetto sostanziale va oltre una garanzia per il mantenimento di *standard* qualitativi elevati per i servizi professionali e retribuzione adeguata per i professionisti autonomi, finendo con il reintrodurre i minimi tariffari, precedentemente abrogati in osservanza dei principi europei sulla concorrenza.

In questo contesto, Confindustria ha già condiviso con altre Associazioni di rappresentanza e suggerito alcuni correttivi volti a riequilibrare l'approccio complessivo della disciplina.

Inoltre, l'*iter* di approvazione del DDL potrebbe costituire la sede per una riflessione sul tema dell'**accreditamento istituzionale delle strutture sanitarie e sociosanitarie pubbliche e private** nonché sul **meccanismo di selezione di tipo concorrenziale per gli erogatori privati**, la cui disciplina è stata recentemente modificata dall'articolo 15, lettere a) e b), legge 5 agosto 2022, n. 118 (cd. Legge Concorrenza 2021).

In particolare, tale intervento ha profondamente innovato la disciplina relativa all'individuazione dei soggetti privati titolari dell'accreditamento ai fini della stipula degli accordi contrattuali con il SSN, imponendo anche alle strutture già accreditate l'obbligo di sottoporsi periodicamente ad una selezione volta a individuare i soggetti che potranno sottoscrivere gli accordi contrattuali con le Regioni o con le Aziende sanitarie competenti.

Senza entrare nel merito della questione, su cui si è già espressa la nostra Associazione di settore, evidenziamo la problematica fase attuativa della nuova disciplina, ancora non completata a due anni dall'approvazione della norma primaria: ciò è sintomatico di un diffuso dissenso sulle norme, che ha, da ultimo, richiesto l'intervento dello stesso Legislatore, che

ha ulteriormente differito al 31 dicembre 2024 il termine di adeguamento degli ordinamenti regionali alle citate disposizioni.

Per questo, Confindustria reputa necessario avviare al più presto un confronto approfondito con le Istituzioni e gli operatori del settore e valutare - nell'incertezza applicativa - una sospensione dell'efficacia delle disposizioni, che consenta, entro tempi congrui, di revisionare l'assetto complessivo della materia, tenuto conto della necessità di bilanciare tutela della concorrenza e della salute.

Infine, il dibattito che porterà all'approvazione del DDL potrebbe rappresentare l'occasione anche per una riflessione, e per delineare le conseguenti strategie di azione, a sostegno del **settore delle telecomunicazioni**, che si caratterizza per l'elevata concorrenza tra operatori, soprattutto se confrontato con altri servizi di pubblica utilità.

La pervasività della digitalizzazione, di cui reti e servizi di telecomunicazioni sono la piattaforma abilitante, ha sollecitato in tutti i settori economici a trasferire online una serie di attività e, al contempo, a chiederne al legislatore la tutela, ad esempio attraverso l'interruzione di comunicazioni "malevole" (ovvero di flussi di dati finalizzati ad attività illecite).

Inoltre, l'attuale offerta di servizi digitali, sempre più performanti e in parte sostitutivi delle telecomunicazioni tradizionali, garantisce da un lato prezzi competitivi per gli utenti, ma dall'altro espone la filiera al rischio di risultare economicamente insostenibile.

Ciò è particolarmente evidente in tutti quei casi in cui è il decisore pubblico a richiedere obblighi di prestazione, che in alcuni casi incidono sulle stesse decisioni di investimento degli operatori di telecomunicazioni, tenuti a destinare risorse in operazioni che non presentino un proprio equilibrio economico-finanziario.

Per questo motivo, l'auspicio è che si apra un confronto, che coinvolga anche il Governo e l'Autorità indipendente di settore, per valutare le opportune azioni correttive, funzionali a contemperare i diversi interessi in gioco.