

Lobby forti e politica debole

La concorrenza resta senza legge

Il ddl **presentato più di due anni fa** è fermo da sette mesi in commissione al Senato
Le categorie si mobilitano, oggi ambulanti **contro la Bolkestein** e sciopero dei taxi

PAOLO BARONI
ROMA

«La legge sulla concorrenza è diventata una specie di pullman con le ruote sgonfie o addirittura bucate». L'immagine è del senatore Luigi Marino di Ap, relatore in Senato di uno dei disegni di legge più tribolati della XVII legislatura. Basti pensare che questo ddl è stato presentato addirittura nel febbraio 2015 e non è ancora arrivato in porto. In Senato sono sette mesi che il testo è bloccato in commissione. Doveva approdare in aula la scorsa settimana ma ci arriverà (forse) solo la prossima. Dipende da quello che deciderà la conferenza dei capigruppo che fino ad ora ha preferito far spazio ad altre questioni. E così

quella che doveva essere la prima legge annuale sulla concorrenza rischia, come sottolineava giorni fa il ministro dello Sviluppo Carlo Calenda, di diventare «un piano quinquennale». Da subito il cammino delle liberalizzazioni si è presentato in salita: il ddl ha perso pezzi ancor prima di arrivare al consiglio dei ministri nel febbraio di due anni fa. Nel menù sono rimasti pochi temi (assicurazioni, energia, farmacie, taxi, da ultimo è stata inserita la norma antiscalette), eppure non si riesce ad avanzare. Colpa delle solite lobby e pure, come spiega Marino, delle «convulsioni di qualche partito di maggioranza». Mentre nel palazzo il ddl boccheggia, nelle piazze ripar-

tono le proteste. Il 23 si fermano i taxisti, insoddisfatti dell'andamento del confronto col governo, ma soprattutto delle non risposte del Parlamento da cui di aspettavano lo stralcio delle norme che li riguardano. E oggi tornano in piazza a Roma gli ambulanti di Cisl e Ugl che assieme ai balneari contestano l'applicazione della direttiva Bolkestein. L'obbligo di mettere all'asta tutte le concessioni, come avviene per ogni bene pubblico, è già slittata al 2019 eppure non si rassegnano. Nonostante le rassicurazioni fornite dal governo non ne vogliono proprio sapere.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

2019

La proroga

È slittato l'obbligo di mettere all'asta tutte le concessioni pubbliche, ciò nonostante le categorie (in testa gli ambulanti) restano sul piede di guerra

23

febbraio

È la data dello sciopero dei tassisti (dalle 8 alle 22) indetto nonostante l'apertura del tavolo da parte del governo. Alcune sigle si sono smarcate dalla protesta

La scheda

La direttiva della discordia

■ La direttiva Bolkestein, approvata dalla Commissione europea nel 2006, prende il nome da Frits Bolkestein, allora commissario per il mercato interno. L'obiettivo della direttiva è favorire la libera circolazione dei servizi e l'abbattimento delle barriere tra i vari Paesi. Al centro delle critiche, tra l'altro, l'obbligo di messa al bando delle concessioni in scadenza di spazi pubblici e beni demaniali.



Le promesse mai mantenute

A CURA DI NICOLA LILLO

Taxi

Il nodo licenze e la paura di Uber



Sono molti i tentativi di liberalizzazione dei taxi, tutti combattuti dagli autisti e tutti, di fatto, falliti. Quello più recente è quello del milleproroghe accusato di equiparare il servizio classico a Uber rinviato di un anno, dopo le proteste, con l'apertura di un tavolo tra il governo Gentiloni, i tassisti e gli Ncc. Il grande nodo sono le licenze. Il tentativo più audace di liberalizzazione del settore è quello che tentò nel 2006 Pierluigi Bersani, allora ministro dello Sviluppo economico del governo Prodi. Nel quadro delle cosiddette lenzuolate, Bersani propose di aumentare il numero di licenze, aprendo alla possibilità di cumulo per i tassisti. La misura fu avversata con grande vigore. Il risultato fu che la riforma venne annacquata quasi completamente, lasciando il potere decisionale ai Comuni, più esposti alle pressioni della categoria. Il numero di licenze aumentò di un numero irrisorio. I tassisti cedono soltanto su un punto: la possibilità che un sostituto del titolare della licenza potesse fare turni più lunghi rispetto a quelli previsti in passato. Sei anni più tardi ci riprovò il governo Monti, che partì dal tentativo di assegnare a un'autorità dei Trasporti la gestione delle licenze, togliendola ai Comuni. La liberalizzazione dell'esecutivo tecnico doveva essere compensata con un indennizzo per i tassisti, vista la svalutazione delle licenze. Ma il meccanismo non fu mai messo in piedi.

Nel marzo 2015, il governo Renzi propose una norma che avrebbe fatto saltare l'obbligo per gli autisti di ritornare in rimessa prima di accettare una nuova prenotazione e il divieto di esercitare in Comuni diversi da quelli che hanno rilasciato l'autorizzazione. In altre parole un via libera a Uber e Ncc. Il comma scomparve per magia, impallinato da un fronte trasversale.

Assicurazioni

Scatole nere e norme anti frode



Altro tema al centro di liti perenni è quello delle assicurazioni. Il ddl "destinazione Italia" del 2013 con l'intento di calmierare i prezzi delle polizze, aveva previsto una riduzione dei premi di circa il 16%, con una serie di sconti e semplificazioni. L'opposizione del settore incontrò diverse sponde politiche e il progetto naufragò.

Il ddl concorrenza ora ci riprova, con l'obiettivo di contrastare le frodi e aumentare la trasparenza per raggiungere maggiore concorrenza. Tra i provvedimenti c'è la riduzione da due anni a 60 giorni per l'identificazione dei testimoni negli incidenti stradali in cui ci sono solo danni a cose e non a persone: in questo modo si punta ad accelerare i tempi per la risoluzione delle controversie. Il provvedimento dà anche maggiore importanza alla "scatola nera" da montare sui mezzi. Nel disegno di legge viene infatti previsto che quanto contenuto nell'apparecchio abbia valore probatorio in sede giudiziaria.

Farmacie

La battaglia della "fascia C"



Anche nella liberalizzazione del settore delle farmacie ci sono state tante resistenze. Ultimo scoglio è stato quello della vendita dei farmaci di fascia C con ricetta con Federfarma che si contrappone a parafarmacie e grande distribuzione. Ora al centro del ddl concorrenza ci sono la liberalizzazione degli orari e un nuovo modello di business per l'esercizio della professione. Le norme vorrebbero aprire il mercato per produrre effetti positivi sui prezzi. Tra i provvedimenti è previsto che gli orari di apertura verranno pienamente liberalizzati: le farmacie oggi sono obbligate a rispettare i turni di servizio e hanno obblighi di chiusura. Col ddl invece verranno mantenuti soltanto gli obblighi per i turni, mentre verranno eliminati i vincoli sugli orari di chiusura. Ma a cambiare saranno soprattutto le regole per la titolarità degli esercizi. Oggi la titolarità di una farmacia può essere solo di farmacisti o società di farmacisti e nessun professionista può avere più di quattro licenze. Con il disegno di legge sulla concorrenza è invece previsto un nuovo limite. Il tetto delle quattro licenze per farmacista viene cancellato ed è sostituito da un nuovo limite, e cioè la proprietà fino al 20% degli esercizi in ciascuna regione. Oltre alla possibilità di ingresso nella proprietà di una farmacia da parte di società di capitali, per un massimo del 15%.

In questo modo cambia il modello di business, oggi basato su piccole imprese o imprese personali, che introduce modelli alternativi. L'intento del disegno di legge è introdurre maggiore concorrenza, andando nella direzione già presa da altri Paesi europei in cui coesistono farmacie come le nostre e vere e proprie catene che offrono servizi e prodotti diversi.

L'architettura del provvedimento sulle assicurazioni è l'introduzione a carico delle assicurazioni di un obbligo di sconto - più alto dove le tariffe sono maggiori - nel caso in cui l'assicurato sottoscrive alcune clausole, e cioè l'installazione della scatola nera a carico dell'assicuratore e del misuratore del tasso alcolemico. I due apparecchi non saranno un obbligo per tutti gli automobilisti, ma solo per chi accoglierà la proposta dell'assicuratore. Così si creano le condizioni per rendere l'uso di questi strumenti convenienti, soprattutto nelle zone del Paese dove le tariffe sono superiori alla media nazionale per l'alta concentrazione di frodi, e cioè nelle grandi zone urbane come Milano, Roma, Firenze, Reggio Calabria e in Campania dove si verificano un terzo dei sinistri oggetto di denuncia.