

Contributo CISL

LEGGE ANNUALE PER LA CONCORRENZA E PER IL MERCATO 2025

A.S. n. 1578

(Roma, 25 settembre 2025)

La legge annuale per la Concorrenza e il mercato rientra tra gli obiettivi previsti dal PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza).

La CISL ritiene quindi importante l'adozione del provvedimento per il 2025, condividendo l'impostazione del PNRR che considera la regolamentazione della concorrenza come un fattore fondamentale per lo sviluppo e la crescita economica del Paese, che deve essere assicurata anche attraverso l'efficiente funzionamento dei mercati.

In particolare, come CISL, sottolineiamo l'importanza della cadenza annuale del provvedimento, come raccomandato dal PNRR stesso, al fine di dare un carattere strutturale e continuativo nel tempo agli interventi legislativi in tema di concorrenza.

La legge per il 2025, inoltre, rispetta le indicazioni del PNRR anche per quanto riguarda gli ambiti di intervento individuati, a ciascuno dei quali vengono dedicati specifici articoli: Servizi pubblici locali; Servizi di trasporto pubblico regionale; Stazioni di ricarica elettrica; Sanità; Trasferimento tecnologico; Professioni regolamentate.

Per quanto riguarda l'**articolo 1** (Misure per il rafforzamento delle attività di verifica sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali) e l'**articolo 2** (Sanzioni in materia di servizi pubblici locali) si ritiene condivisibile il rafforzamento della vigilanza e dei controlli sugli enti locali tramite l'introduzione di parametri obiettivi finalizzati all'individuazione di eventuali disfunzionalità nella gestione dei servizi pubblici locali, come altresì si ritiene condivisibile l'introduzione di una disciplina sanzionatoria in caso di violazioni del DL 201/2022 in tema di mancata adozione o incompletezza della relazione sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali di rilevanza economica e relativa pubblicazione.

Per la CISL entrambe le disposizioni sono rilevanti per assicurare una migliore efficienza dei servizi pubblici nell'interesse e a tutela dei cittadini utenti. Tuttavia riteniamo necessario inserire nell'articolo elementi nei quali gli enti locali, (nell'ambito del piano correttivo previsto dal comma 1-bis, promuovono) a) aggregazioni tra aziende TPL, anche tramite consorzi, per realizzare economie di scala, ottimizzare processi, razionalizzare servizi e favorire investimenti in infrastrutture e mezzi;

b) misure specifiche a tutela dei lavoratori (clausola sociale e clausola contrattuale relativamente all'applicazione del Ccnl Mobilità-Tpl), con protocolli anti-aggressione, formazione obbligatoria e rispetto delle previsioni del Ccnl Mobilità-Tpl; c) definizione di standard minimi di qualità del servizio, inclusi continuità, accessibilità, puntualità e comfort; d) monitoraggio degli effetti occupazionali e di servizio, con report pubblico annuale a ANAC e AGCM.

La Cisl ritiene necessario prevedere che le aziende che optano per le aggregazioni e per l'elevazione degli standard di sicurezza e qualità possono beneficiare di supporto tecnico,

finanziario o premialità per innovazione e investimenti. Infine si propone che gli enti locali trasmettono annualmente un report sugli avanzamenti dei piani correttivi, con evidenza di sicurezza, qualità del servizio e contrasto alle aggressioni.

L'articolo 2 affronta il tema delle sanzioni in materia di servizi pubblici locali. Nel complesso, quanto contenuto nell'articolo, nella misura in cui mira a rafforzare le attività di verifica sulla situazione gestionale dei servizi pubblici locali, appare condivisibile e opportuna. Riteniamo anche segnalare alcune criticità che si potrebbero presentare e che necessitano di interventi orientate a rafforzare il ruolo dell'Anac prevedendo la possibilità che possa richiedere il piano di intervento correttivo, e prevedere la verifica di tutela delle lavoratrici e lavoratori, la realizzazione di protocolli anti-aggressione e sicurezza all'interno dei mezzi e nelle strutture, qualità del servizio.

L'articolo 3 affronta il tema delle stazioni di ricarica elettrica. È un terreno decisivo per la transizione ecologica e la modernizzazione del Paese. La scelta di fissare un limite al 40 per cento del mercato locale per ogni operatore va nella direzione giusta perché impedisce concentrazioni eccessive e tutela i cittadini da possibili rincari. È però fondamentale che questa apertura alla concorrenza sia accompagnata da una visione di inclusione territoriale: le colonnine non devono concentrarsi soltanto nei grandi centri ma raggiungere anche le aree interne, le zone periferiche, il Mezzogiorno. Le risorse del PNRR, oltre a produrre infrastrutture, devono creare lavoro qualificato e stabile. È questa l'occasione per legare la mobilità sostenibile a una politica industriale che investa nella formazione dei tecnici, nella qualità dell'occupazione, nello sviluppo delle filiere nazionali e nelle comunità energetiche.

L'articolo 4 interviene sul trasporto pubblico regionale. Rendere più trasparenti gli affidamenti è certamente un passo avanti, ma serve un impegno più profondo. La concorrenza in questo settore deve significare garanzia di qualità dei servizi, puntualità, sicurezza, condizioni eque per i pendolari che ogni giorno si muovono per studio o lavoro, ma prevedere tutele per le lavoratrici ed i lavoratori sempre più esposti al rischio di aggressioni. Per questo chiediamo che in ogni affidamento siano introdotte clausole sociali vincolanti, applicazioni dei contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni comparativamente più rappresentative a livello nazionale, evitando che l'apertura del mercato diventi terreno di dumping contrattuale. Il trasporto regionale è parte essenziale della vita quotidiana delle persone e deve essere rafforzato con investimenti, innovazione e un'attenzione particolare alle aree che più soffrono di marginalità.

L'articolo 5, sui diritti aeroportuali, semplifica le procedure ma apre anche un tema delicato. Gli aeroporti sono luoghi complessi, con una catena di appalti e subappalti che spesso produce condizioni di lavoro difficili. La semplificazione non può mai diventare un varco per scaricare i costi sui lavoratori o per abbassare i livelli di sicurezza. Servono controlli rigorosi e una vigilanza costante che garantisca l'equilibrio tra competitività e dignità delle persone. E' necessario che a tutte le imprese coinvolte sia richiesto il nominativo del "titolare effettivo" per garantire

ulteriormente il principio di trasparenza e legalità. I risparmi derivanti dall'applicazione del regime semplificato devono essere in parte destinati al Fondo di Solidarietà per il settore del trasporto aereo e del Sistema aeroportuale, oltre ai Comuni sedi di aeroporti, al contenimento dei costi a carico dei vettori che indirettamente incide sul risparmio in favore degli utenti. Proponiamo che l'ENAC e ART istituiscano un Sistema di monitoraggio annuale che affronti tematiche inerenti gli effetti occupazionali, economici, qualità del servizio.

Con l'**articolo 6**, che interviene nel settore sanitario per rafforzare sanzioni e definizioni legate all'utilizzo improprio di cosmetici, biocidi e presidi medico-chirurgici, si va nella direzione di una maggiore tutela dei consumatori. È utile e va sostenuto, ma non basta. La tutela reale passa attraverso un rafforzamento del personale NAS dedicato, con controlli pubblici più solidi.

L'**articolo 7**, sugli accreditamenti sanitari e sociosanitari, tocca una materia particolarmente delicata e si inserisce nella revisione delle procedure di selezione dei soggetti privati con cui stipulare accordi contrattuali per l'erogazione di prestazioni sanitarie e socio sanitarie.

È giusto definire criteri comuni, ma occorre ricordare che la sanità è un diritto fondamentale. Servono standard minimi nazionali chiari, con differenziazione fra i requisiti di autorizzazione e quelli di accreditamento delle strutture, aspetto che sollecitiamo venga recepito dal Ministero della Salute e dalle Regioni nel DM Salute che definisce i nuovi criteri, attualmente in discussione alla Conferenza delle Regioni, che garantiscano a ogni cittadino lo stesso livello di qualità, e un'attenzione costante alle condizioni di lavoro del personale. La salute, così come la sicurezza nei luoghi di lavoro, è un principio che non può essere subordinato ad alcuna logica di concorrenza.

Più in generale occorre un sistema sanitario nazionale rafforzato, capace di offrire prestazioni uniformi su tutto il territorio e di contrastare le disuguaglianze che oggi ancora dividono il Paese.

L'**articolo 8** sul trasferimento tecnologico introduce l'idea di una strategia nazionale. È positivo, ma non deve restare confinato a poche aree. La connessione tra ricerca, università, imprese e lavoro, certamente auspicabile, deve essere accompagnata da una dimensione sociale e territoriale. Bisogna costruire reti anche al Sud, diffondere la formazione permanente, dare opportunità ai lavoratori e alle lavoratrici di aggiornare le proprie competenze. E' così l'innovazione diventa leva di inclusione e non fattore di nuove disuguaglianze.

L'**articolo 9**, che semplifica i requisiti per costituire società tra professionisti, può essere utile per favorire nuove aggregazioni, ma richiede grande attenzione. Servono regole che impediscano opacità, garantendo la qualità delle prestazioni, il rispetto delle deontologie professionali, rapporti di lavoro chiari e stabili, soprattutto per i giovani.

Questa legge annuale per la concorrenza può diventare uno strumento utile, se riuscirà a tenere insieme crescita economica, qualità del lavoro, coesione sociale e territoriale. La concorrenza

deve servire a rafforzare i diritti, a migliorare i servizi, a creare opportunità per tutti. È così che si trasforma in un elemento di un più ampio Patto sociale per lo sviluppo del Paese.

In questa prospettiva, la concorrenza può e deve diventare anche lo stimolo per far crescere la qualità delle imprese, accompagnandole in processi di innovazione e cooperazione. Non basta aprire i mercati: occorre immaginare una legge che favorisca l'aggregazione delle imprese, così da rafforzarne la solidità, il lavoro di qualità e la capacità di offrire servizi migliori ai cittadini. Pensiamo al settore dei trasporti pubblici, ai servizi a rete come l'idrico, l'energia, i rifiuti: lì la sfida deve essere quella di avere più operatori capaci di crescere insieme, di unire risorse e competenze, per elevare le performance al servizio delle persone e delle comunità.