



CONFCOMMERCIO

COMMERCIO TURISMO SERVIZI PROFESSIONI - P.M.I.

Incontro con i Commissari europei

Günter Verheugen (Impresa e Industria)

La delegazione di Confcommercio guidata dal Presidente Carlo Sangalli



Bruxelles, 10 ottobre 2007



IMPRESE DI SERVIZI E INNOVAZIONE



PREMESSA

Le imprese dei servizi non sempre hanno ricevuto sufficiente considerazione da parte delle Istituzioni europee rispetto ai programmi destinati a favorire lo sviluppo e l'innovazione.

Questo essenzialmente per tre ordini di motivi:

- a) una concezione culturale che ha attribuito quasi esclusivamente alla produzione manifatturiera la capacità di innovare - principalmente attraverso la tecnologia - prodotti e processi (la fabbrica vista come "luogo" di creazione dei saperi produttivi e, conseguentemente, dell'innovazione);
- b) la questione del "motore" della crescita economica, storicamente individuato dalla maggioranza dei paesi europei (tranne forse quelli scandinavi, maggiormente sensibili al settore dei servizi), nell'industria produttrice di beni. Solo a partire da metà anni '80 queste posizioni hanno iniziato ad essere riconsiderate principalmente a seguito della trasformazione economica inglese e dell'enorme sviluppo di servizi negli USA;
- c) la tendenza delle *policies* europee ad individuare nei servizi un oggetto di regolazione (es. mercato e/o consumatori) senza considerarlo, viceversa, come destinatario - al pari di altri settori - dei Programmi per lo sviluppo (ad es. ricerca/innovazione).

Soprattutto si continuano a rilevare due forme di pregiudizio - in primo luogo di tipo culturale - che sembrano ancora abbastanza diffuse tanto a livello europeo che italiano:

- una concezione dei servizi come funzione sussidiaria (ancillare) dell'industria manifatturiera lungo una catena del valore che procede in senso lineare ed univoco dalla produzione al mercato. Un'idea ormai del tutto superata e che tuttavia continua a trovare credito nelle politiche industriali;
- l'incapacità a comprendere l'organizzazione e le problematiche delle imprese di servizi quasi negando loro un vero e proprio "status" di impresa, di soggetti capaci di creare valore, di diffondere conoscenza, di contribuire allo sviluppo sociale ed economico.

Solo recentemente, a prezzo di molti sforzi che hanno visto in prima linea Confcommercio, il Parlamento Europeo e la Commissione hanno avviato un'opera di riconsiderazione del settore dei servizi rispetto al tema dell'innovazione. Anche grazie all'attività svolta dalla DG Imprese (si veda, ad esempio, *Innovation in Services TrendChart Workshop* cui ha contribuito anche Confcommercio), l'innovazione non tecnologica e organizzativa è stata direttamente menzionata nella Decisione 1639/2006/CE che istituisce il Programma Quadro per la

Competitività e l'Innovazione - CIP (par. 8) e nei nuovi Orientamenti della Commissione sugli aiuti di Stato alla Ricerca, Sviluppo ed Innovazione.

Mentre si ringrazia la DG Imprese per la possibilità concessa a Confcommercio, nel corso del 2006, di illustrare la propria visione sull'innovazione nei servizi, si reputa fondamentale continuare il cammino intrapreso al fine di rafforzare quello che, ormai, in termini di PIL ed occupazione, è il principale settore di attività in Europa.

In proposito, si apprezza l'attività avviata dalla DG Imprese tendente a definire un documento sull'Innovazione nei servizi di prossima pubblicazione. In proposito, si ribadisce che l'innovazione deve riguardare anche i servizi tradizionali, come commercio e turismo, e non solo quelli, pur estremamente importanti, di tipo tecnologico o sulla frontiera della conoscenza (KISA/KIBS).

Al riguardo, siamo fin d'ora disponibili ad offrire il nostro contributo interpretativo e di conoscenza partecipando direttamente ai gruppi di lavoro o nelle altre forme che la DG Imprese riterrà più opportune.

Questo perché l'innovazione non è una tecnologia od un certo settore economico ma, come affermava Schumpeter, un modo di concepire la stessa figura dell'imprenditore quale soggetto capace di innovare la propria attività attraverso un processo continuo di distruzione e di creazione.

LE PROPOSTE DI CONFCOMMERCIO

1. Bisogna puntare sul livello culturale dell'imprenditore, tramite la **formazione** dedicata all'Innovazione organizzativa e all'Innovazione tecnologica collegata alle imprese di servizi;
2. è fondamentale l'applicazione di **sistemi di qualità** nell'organizzazione delle aziende di servizi al fine di innalzare i livelli di produttività e qualificazione, specie in termini di costanza delle prestazioni. Si chiedono quindi iniziative destinate alla diffusione dei sistemi di qualità e della certificazione ISO 9000 ed ISO 14000 nelle imprese dei servizi, sia per assicurare un maggiore livello di qualità del servizio che di produttività;
3. al contempo è necessario sviluppare i sistemi di **classificazione delle competenze** e delle professionalità anche al fine di facilitare la formazione, la definizione di politiche retributive, la creazione di un mercato europeo delle professionalità nel settore dei servizi, l'orientamento dei giovani e lo stesso processo di certificazione dei servizi;
4. in relazione al punto 5.6 della Comunicazione della Commissione su Ricerca&Sviluppo&Innovazione (2006/C 323/01), relativo all'innovazione organizzativa nei servizi, si evidenzia che una interpretazione

troppo restrittiva del concetto di novità a livello di Comunità (punto "d)" dell'elenco), richiesto per l'autorizzazione di eventuali regimi di aiuto, potrebbe rappresentare un ostacolo insormontabile e scoraggiare la presentazione di proposte da parte degli Stati. Inoltre se la richiesta di novità fosse di livello europeo si finirebbe per confondere il concetto di innovazione con quello di ricerca, una limitazione della quale non sembrano patire altri settori di attività, anche quelli manifatturieri maggiormente tradizionali;

5. è necessario avviare un ragionamento sulla brevettabilità EPO dei modelli di business (business methods), specie in considerazione del fatto che proprio i servizi soffrono di una facile riproducibilità delle innovazioni e che pertanto esse andrebbero adeguatamente protette al fine di non scoraggiare gli investimenti; un possibile riferimento per l'analisi è la classe 705 dello US Patent Office;
6. si chiede che nell'ambito delle iniziative della Commissione Europea venga tenuto in considerazione il concetto di reti di impresa non solo come cluster e come distretti ma anche come reti di filiera verticali e reti orizzontali e di condivisione di servizi;
7. è necessario incentivare forme di assistenza dedicate all'innovazione delle imprese di servizi, delle quali potrà essere tramite, dal 2008, la nuova rete di assistenza alle imprese prevista dal programma quadro per la Competitività e l'Innovazione e per la quale anche Confcommercio si è candidata;
8. si deve, infine, risolvere l'equivoco linguistico del termine inglese "industry" presente nei documenti comunitari che frequentemente viene tradotto (ad esempio in italiano) nel senso di "industria" produttrice di beni anche se nel documento originale si intende il complesso delle attività produttive, inclusi i servizi.

ACCESSO AL CREDITO E SERVIZI FINANZIARI

PREMESSA

L'attuazione delle direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE di recepimento degli Accordi di Basilea 2 sui requisiti patrimoniali delle banche sta comportando una ridefinizione dei rapporti tra banche e imprese.

Il principio della puntuale correlazione tra il capitale di vigilanza di banche e intermediari finanziari e l'entità dei rischi di credito, operativi e di mercato da questi assunti, che sta alla base della nuova normativa, costituisce il presupposto per una rafforzata stabilità del sistema finanziario europeo.

Le imprese, in particolare le PMI, sono impegnate in uno sforzo di maggiore trasparenza, programmazione e controllo della propria gestione per interagire meglio con i sistemi di rating adottati dalle banche per la valutazione del rischio di credito.

In questo contesto, però, come la stessa Commissione europea ha recentemente rilevato, permane, in linea generale, il problema dell'onerosità delle condizioni applicate dalle banche agli utilizzatori dei servizi finanziari.

LE PROPOSTE DI CONFCOMMERCIO

Il costo dei servizi bancari per le imprese ha una duplice valenza:

- da un lato, il livello dello spread applicato sui finanziamenti che di norma è correlato al rischio di credito calcolato dalla banca;
- dall'altro, prezzi e commissioni applicati sui servizi di conto corrente, tesoreria, incasso, pagamento, investimenti della liquidità ecc., ossia su servizi finanziari la cui erogazione non è correlata al rischio di credito. In questo caso le commissioni applicate dalle banche sono spesso collegati al potere negoziale della controparte e ciò penalizza soprattutto le imprese di minori dimensioni.

La Commissione, come detto, ha avviato un'importante attività di monitoraggio al riguardo. Si auspica ora che tale attività divenga sistematica.

Il consolidamento dei gruppi bancari a livello europeo favorisce senza dubbio la creazione di grandi players finanziari in grado di competere a livello internazionale, ma rischia di comportare una riduzione del grado di concorrenza nel mercato interno in un contesto in cui le condizioni applicate alla clientela dotata di minore potere contrattuale, specie in talune zone della UE, sono già onerose.

Ecco dunque l'importanza di rafforzare il ruolo della Commissione in termini di monitoraggio, piena e concreta armonizzazione nel mercato unico e rafforzamento dell'operatività transfrontaliera.



INFRASTRUTTURE E TRASPORTI



APPROCCIO OLISTICO ED INTEGRATO ALLE POLITICHE RIGUARDANTI IL SETTORE

La valenza naturalmente sistemica ed intersettoriale delle questioni inerenti le infrastrutture ed i trasporti e la loro conseguente complessità, richiedono quale prerequisito irrinunciabile per un efficace governo del settore, l'adozione di un approccio pienamente integrato ed olistico, che ricerchi la massima coerenza tra le politiche adottate nei diversi settori e d ai diversi livelli decisionali coinvolti.

Se si vogliono perseguire obiettivi ambiziosi e condivisibili quali il riequilibrio modale o la sicurezza dei trasporti, occorre indirizzare ad essi non solo le diverse politiche interne al settore, (infrastrutture, regolamentazioni, incentivi tariffazioni, etc.), ma anche quelle che, seppur facenti riferimento a settori diversi, e conseguentemente diverse Direzioni Generali della Commissione Europea, condizionano profondamente l'esercizio delle attività di trasporto.

Nell'esperienza maturata negli ultimi anni, se il "Libro Bianco sui trasporti 2000-2010: il tempo delle scelte" ha garantito la coerenza "ex ante" delle politiche del settore, quest'ultima rischia di essere parzialmente frenata "ex post" dalle differenze nei tempi di piena implementazione delle singole misure in esso previste. Per esempio, sembra questo il caso di ipotesi di tariffazione dell'accesso alle infrastrutture stradali indipendenti dai tempi di completamento effettivo di efficaci alternative modali.

Inoltre, politiche sull'ambiente, o la sicurezza si sono, talvolta, rivelate non coerenti con gli indirizzi contenuti nel Libro bianco, finendo, quindi, con il condizionarne l'operatività finale.

Si pensi, per esempio, nel trasporto marittimo, a come l'obbligo di dismissione dell'halon dagli impianti antincendio di bordo, obbligo che per altro non ha tenuto conto del raro utilizzo della sostanza e dalla sua efficacia per la sicurezza della navigazione, abbia finito col generare pesanti ricadute economiche sulle imprese di navigazione, di fatto andando contro l'indirizzo contenuto nel Libro bianco di incentivare tale modalità di trasporto.

RIEQUILIBRIO MODALE

L'obiettivo di raggiungere una più equilibrata ripartizione del traffico tra le diverse modalità di trasporto appare complessivamente ancora lontano in Italia.

In generale tale evenienza è da attribuirsi alla mancanza di valide alternative modali al trasporto stradale, che siano in grado di soddisfare complessivamente con efficienza le articolate esigenze operative ed economiche della domanda di trasporto.

Tale circostanza appare particolarmente evidente nel trasporto ferroviario che ha visto una contrazione dell'8%, tra il 2000 ed il 2004, delle tonnellate/Km di merci trasportate.

Diversamente da ciò, risultati incoraggianti sono stati conseguiti nel trasporto marittimo ed, in particolare al suo interno, nel cabotaggio e nella navigazione a corto raggio.

Al riguardo, vale la pena sottolineare che numerosi collegamenti, volti al trasferimento del traffico dalla terra al mare, hanno interessato negli ultimi anni i porti italiani.

Al momento l'offerta marittima è ampiamente in grado di fronteggiare una domanda crescente di trasporto, dal momento che la capacità di carico delle navi impiegate è attualmente utilizzata per una percentuale prossima soltanto al 50%.

L'effettiva erogazione del previsto "ticket ambientale" contribuirà a rendere economicamente più competitiva la via del mare, ma il deficit infrastrutturale dei porti italiani, anche con riferimento alle interconnessioni con il sistema viario, in assenza di adeguati interventi, rischia di compromettere il processo di riequilibrio modale prospettato dal Libro Bianco.

Anche con riferimento a questo tema, appare quanto mai necessario il richiamato approccio olistico, dal momento che nel nostro Paese spesso interventi infrastrutturali sono resi notevolmente complicati da vincoli di natura ambientale.

Analoghi contraccolpi negativi sulla vitalità della filiera marittima temiamo possano emergere a seguito dell'emanando Regolamento del Parlamento e del Consiglio Europeo sulla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri per via mare e per vie navigabili.

Il Provvedimento, che mira in sostanza a trasfondere nel diritto comunitario le disposizioni contenute nella Convenzione di Atene, rischia di introdurre un incremento degli oneri a carico dell'armamento, sotto forma di premi assicurativi, non sostenibile per le navi impiegate nei traffici nazionali.

Bene ha fatto, dunque, la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo a prevedere una moratoria di due anni, dall'entrata in vigore del Regolamento, per l'applicazione dello stesso ai traffici nazionali

Auspichiamo, però, che nel corso dell'iter parlamentare il testo del provvedimento venga ulteriormente migliorato, prevedendo un'esplicita esclusione dal campo di applicazione dei viaggi inferiori alle 20 miglia dalla costa (classi B, C e D).

Una proposta in tal senso è stata formulata dalla Presidenza tedesca ed è condivisa anche dal Portogallo cui spetterà il prossimo semestre di presidenza europea.

Da riesaminare è poi, a nostro giudizio, la questione relativa agli aiuti comunitari a sostegno delle nuove iniziative tese al riequilibrio modale, dal momento che i programmi finora posti in essere, segnatamente il "Marco Polo" appaiono particolarmente complessi e di non facile accesso.

Per altro, proprio in materia di aiuti, non sembra condivisibile l'orientamento comunitario di sospendere i contributi al funzionamento degli Uffici per la promozione del trasporto marittimo a corto raggio, che, specialmente nel nostro Paese, costituiscono uno dei pochi punti di contatto tra rappresentanti della domanda e dell'offerta di trasporto terrestre e marittimo.

SICUREZZA DEI TRASPORTI

Sullo specifico fronte della sicurezza stradale, buoni risultati sono stati conseguiti nel periodo compreso tra il 2000 ed il 2004 specialmente sul fronte degli incidenti mortali, anche grazie all'introduzione del meccanismo sanzionatorio della patente a punti.

Aspettative di ulteriore miglioramento, sebbene in un orizzonte di medio lungo periodo, sono legate alla realizzazione dei programmi di potenziamento ed ammodernamento infrastrutturale avviati, oltre che, in un orizzonte più immediato, al rinnovo del parco circolante con veicoli rispondenti ai più recenti standard di sicurezza attiva e passiva.

A questo proposito, l'estensione al settore dell'autotrasporto del regime del de minimis, per la concessione di incentivi agli operatori finalizzati al rinnovo del parco veicolare rappresenta sicuramente una positiva innovazione che, però, tenuto conto della dimensione aziendale delle imprese, potrebbe essere maggiormente efficace equiparando pienamente il trattamento a quello previsto per gli altri settori di attività economica.

Inoltre, la particolare incidenza della localizzazione urbana degli incidenti stradali rende auspicabile anche l'avvio di politiche per la sicurezza stradale espressamente calibrate sulle peculiarità di tale contesto quali la scarsa dotazione infrastrutturale e gli elevati livelli di congestione.

In tema di sicurezza del trasporto marittimo, occorre registrare che sull'onda emotiva di alcuni incidenti purtroppo accaduti, si sia attivata un'abbondante produzione normativa comunitaria, che si è andata, spesso, a sovrapporre a quella internazionale.

Quest'ultima, considerata la natura internazionale del trasporto marittimo, deve costituire l'unico riferimento normativo, al fine di evitare oneri aggiuntivi tali da compromettere la competitività della flotta comunitaria.

Siamo, pertanto, dell'avviso che l'IMO (International Maritime Organisation) debba continuare a rappresentare la sede privilegiata per la determinazione di disposizioni in materia di sicurezza della navigazione, così come l'ILO (International Labour Organisation) per quelle di carattere sociale.

Inoltre deve essere sempre tenuto in considerazione il contributo che i servizi tecnico-nautici offrono alla sicurezza complessiva del trasporto marittimo.

COLLI DI BOTTIGLIA DELLE RETI E CONGESTIONE

Per quanto riguarda i colli di bottiglia della rete di trasporto, si segnalano innanzitutto le persistenti difficoltà di attraversamento della barriera alpina, che incidono negativamente sulla competitività degli operatori economici.

Nel 2006, secondo uno studio del Comitato Centrale per l'Albo degli Autotrasportatori-Ministero dei Trasporti, i costi aggiuntivi sostenuti dall'economia del Paese a causa delle difficoltà di attraversamento della Barriera Alpina sono stati pari ad 1,5 miliardi di euro

Un peso così rilevante e dalla natura tristemente cronica dei costi della logistica causato dalla precarietà delle dotazioni infrastrutturali di attraversamento della barriera alpina genera una crisi nelle forme di concorrenzialità

tra i prodotti, che sarebbe opportuno ottenesse un preciso riconoscimento, in ambito dell'Unione Europea, proprio in considerazione delle conseguenti penalizzazioni derivanti all'intera economia italiana, all'interno del mercato unico europeo.

MOBILITÀ E QUALITÀ URBANA

Come affermato dalla comunicazione della Commissione "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano" l'80% dei cittadini europei vive nelle aree urbane.

In Italia uno studio condotto recentemente da Confcommercio, ha confermato come i principali anelli deboli dei sistemi di trasporto e logistica risiedano presso i nodi urbani dove la concentrazione di diverse funzioni e l'uso promiscuo delle scarse infrastrutture genera evidenti problemi di congestione e di limitazione delle accessibilità.

Ultimamente le principali città italiane hanno incontrato grosse difficoltà nel rispettare i più severi parametri di qualità dell'aria introdotti nel 2005 in attuazione di Direttive europee.

Ne sono spesso scaturiti provvedimenti di blocco o limitazione della circolazione dei veicoli, adottati in un'ottica emergenziale, al di fuori di un disegno organico e strategico della mobilità urbana.

Tale circostanza ha negativamente condizionato le attività degli operatori economici presenti, riducendo, in mancanza di adeguate alternative al trasporto privato, i livelli di accessibilità territoriale.

E' mancato, anche in questo caso, il necessario approccio integrato ed olistico agli interventi nel settore.

Sulla spinta di uno stimolo comunitario essenzialmente concentrato solo sugli standard di qualità dell'aria, numerose amministrazioni locali si sono limitate ad adottare i citati provvedimenti tampone di immediata realizzazione, senza il supporto di interventi strutturali sulla mobilità urbana delle persone e delle merci, che potessero seriamente riorientare la stessa verso profili di maggiore sostenibilità.

Per ovviare a tale inconveniente, si ritiene, pertanto, opportuno che la politica europea dei trasporti faccia propria anche la priorità di intervento a "tutto tondo" sulla mobilità urbana passeggeri e merci.

Confcommercio saluta, dunque, con soddisfazione la volontà della Commissione Europea di giungere, dopo un'approfondita consultazione pubblica, cui per altro, la Confederazione ha partecipato, alla formulazione di un Libro verde sulla Mobilità Urbana.

A nostro giudizio, sul fronte del metodo, gli indirizzi di politica europea sulla mobilità urbana dovrebbero fornire uno stimolo per le singole amministrazioni cittadine, ad avviare interventi soltanto dopo approfondite indagini conoscitive sulla materia e con il costante supporto di accurate procedure di concertazione con le forze economiche e sociali del contesto urbano.

Sarebbe inoltre opportuno sollecitare il citato metodo di intervento olistico, individuando valori target di dotazione complessiva di infrastrutture e servizi di mobilità per le città europee per stimolare il loro perseguimento da parte delle Autorità Locali competenti, con il sostegno tecnico ed economico comunitario e mediante l'adozione di pacchetti organici di misure sull'uso del territorio, la riqualificazione urbana, la mobilità delle persone e delle merci in tutte le sue diverse componenti: le infrastrutture (sistemi di trasporto rapido di massa, strade, parcheggi, piattaforme logistiche per le merci), il parco circolante (treni, metropolitane, tram, filobus, autobus, veicoli commerciali, autovetture, motoveicoli, biciclette), i servizi innovativi (infomobilità, telematica, bus a chiamata, car sharing, car pooling, city logistics), le regolamentazioni (zone a traffico limitato, aree pedonali, tariffazione della sosta in superficie - anche introducendo limitazioni alla durata della sosta su strada - dei parcheggi e degli accessi).

Tutto ciò nella convinzione che quello della qualità urbana debba essere sempre più un obiettivo integrato verso cui orientare con spirito sinergico le diverse politiche settoriali.



INNOVAZIONE TECNOLOGICA



PREMESSA

Nella competizione globale le nuove tecnologie e la produzione e gestione della conoscenza sono sempre più il fattore determinante per il successo delle imprese e dei sistemi territoriali.

Su questo terreno l'Italia registra tuttavia un ritardo rilevante rispetto agli altri concorrenti. Nel 2006, ad esempio, la spesa italiana in IT come percentuale del PIL (1,9%) è lontana non solo da quella dei Paesi considerati leader mondiali a livello di informatizzazione (Stati Uniti 4,0%, Svezia 4,4%, Gran Bretagna 4,2%), ma anche da quella media dell'Europa a 25 (3,0%).

Questa situazione deve essere prontamente superata, perché la capacità spontanea di adattamento delle piccole imprese non è più, da sola, capace di garantirne la competitività.

LE PROPOSTE DI CONFCOMMERCIO

Occorre quindi non solo incrementare l'investimento in innovazione, ma indirizzarlo in modo che abbia ricadute positive sul sistema delle imprese. È necessario poi creare infrastrutture che mettano in rete la conoscenza, ed è altrettanto importante investire in formazione e nella diffusione della cultura dell'innovazione.

Serve, in altri termini, un nuovo Piano per l'Italia Digitale che sia in grado di coinvolgere, con una visione di sistema, istituzioni locali, sindacati, associazioni imprenditoriali e dei consumatori, università e tutto il mondo della formazione. Questo Piano dovrebbe avere le caratteristiche di un grande progetto-paese ed essere espressione di una volontà condivisa tra tutte le parti sociali e le forze politiche di rilanciare l'economia con processi innovativi realizzati attraverso l'ICT.

Di seguito si riportano le principali linee di azione attraverso cui si dovrà strutturare il Piano per l'Italia Digitale:

- **realizzazione di un mercato aperto in cui i *competitor* possano entrare ed operare in piena concorrenza.** È necessario adottare misure che creino sviluppo e dinamicità all'interno del mercato, sfruttando tecnologie efficienti e accessibili anche ai piccoli e nuovi operatori. In particolare, si propone l'attuazione di una politica di gestione e controllo della rete infrastrutturale che permetta la sua massima

- efficienza e, al contempo, l'interconnessione degli operatori a condizioni concorrenziali. In tal senso, la liberalizzazione delle TLC dovrebbe introdurre una netta riduzione dei costi e un miglioramento dei servizi;
- **sviluppare tecnologie, come quelle *wireless*, che creino spazi di mercato in cui i piccoli operatori possano posizionarsi concorrenzialmente al fine di offrire soluzioni adatte alle PMI.** In particolare, per quanto riguarda il WIMAX, si auspica che tutte le frequenze siano assegnate ad un unico soggetto con il vincolo di non poter vendere all'utenza finale, ma solo agli operatori. Facendo gravare su tale entità l'obbligo di operare con i vari operatori in modo non discriminatorio. Tale misura garantirebbe un uso efficiente della risorsa e nel contempo permetterebbe anche alle realtà più piccole e più localizzate sul territorio di godere dell'uso di questa tecnologia con grande vantaggio per le PMI;
 - **sviluppare gli strumenti di e-government a favore delle PMI.** Favorire, quindi, le attività di sensibilizzazione, di formazione, di assistenza e di consulenza a vantaggio delle piccole e medie imprese, affinché possano accedere a questo nuovo mercato delle forniture pubbliche. L'apertura alle piccole e medie imprese del mercato dell'e-procurement favorirebbe la competitività delle stesse e anche un impulso a dotarsi tecnologicamente e potenziare i propri investimenti in ICT;
 - **potenziare i programmi di formazione per piccoli imprenditori** - soprattutto in quei settori in cui le nuove tecnologie stentano a penetrare - sfruttando anche il ruolo strategico delle organizzazioni di categoria. Una maggiore diffusione della consapevolezza informatica e, quindi, delle capacità di utilizzazione degli strumenti tecnologici permette, infatti, di effettuare una valutazione più mirata dell'investimento e in subordine una ottimizzazione del risultato grazie alla migliore utilizzazione degli stessi. Se sino ad oggi i soli grandi gruppi industriali hanno avuto la possibilità di investire in formazione, è necessario colmare questo gap e permettere anche alle piccole imprese di accedere alla c.d. cultura informatica;
 - **superare una visione dell'innovazione - e del sostegno all'innovazione - tutta dedicata alle produzioni manifatturiere e contrastare la marginalizzazione in questo campo delle imprese del terziario.** Occorre quindi indirizzare le agevolazioni per l'innovazione anche verso i processi evolutivi delle tecniche distributive e dell'organizzazione aziendale, il cui fine è rappresentato dall'introduzione sul mercato di nuove tipologie di vendita, di nuove forme di integrazione logistica, di nuove modalità di approccio al cliente, caratterizzate dal fatto di essere inedite o diversificate rispetto all'esistente.



POLITICA ENERGETICA



PREMESSA

L'approvazione d'inizio anno, da parte della Commissione Europea, di un pacchetto completo di misure per promuovere l'avvio di una nuova politica energetica è la testimonianza che le istituzioni europee hanno preso coscienza dello stato di dipendenza energetica negli approvvigionamenti degli idrocarburi da alcuni monopoli, russo-algerino in particolare, e del forte legame tra energia e ambiente. Occorre adesso uno sforzo congiunto di tutti i Paesi membri al fine di offrire soluzioni alla problematica dei cambiamenti climatici.

In questo contesto Confindustria ritiene che l'Italia possa giocare un ruolo di primissimo piano affrontando con decisione la "questione energetica". Il nostro paese è infatti eccessivamente dipendente dall'estero nel campo dell'energia. Dipendenza che rende vulnerabile, costoso ed oggetto di difficile programmazione l'intero sistema energetico, con pesanti ricadute in termini economici su imprese e famiglie.

In particolare, per quanto concerne il settore elettrico, le carenze riguardano il mix dei combustibili, l'eccesso di dipendenza dal petrolio e dal gas, la scarsa concorrenzialità nei mercati all'ingrosso dell'energia, il limitato utilizzo di fonti alternative, uno squilibrio nel prelievo fiscale, sia alla fonte che sui consumi finali.

Sul fronte del gas naturale la questione principale è invece rappresentata dall'inadeguatezza del sistema di approvvigionamento che, in presenza di forti picchi stagionali di domanda o di turbolenze internazionali - come verificatosi negli ultimi anni nei rapporti commerciali tra l'Europa dell'Est e la Federazione Russa - ha costretto l'Italia ad attingere alle proprie riserve strategiche di gas.

Queste carenze strutturali si traducono inevitabilmente sul livello dei prezzi e delle tariffe, oggi tra le più alte d'Europa. Si tratta, per il nostro Paese, di fenomeni di natura non congiunturale che minano profondamente la competitività del sistema produttivo e che, pertanto, richiedono un ripensamento complessivo delle politiche energetiche nazionali.

LE PROPOSTE DI CONFCOMMERCIO

Ridurre i prezzi dell'energia, assicurando una maggiore sicurezza degli approvvigionamenti, è un obiettivo realizzabile in pochi anni. Ciò, tuttavia, richiede una programmazione strategica di lungo periodo e un mix di interventi accuratamente calibrato e, soprattutto, profondamente condiviso. Sei sono le linee di azione prioritarie su cui intervenire nel breve termine:

- **garantire una rapida approvazione del Disegno di Legge Bersani (A.S. 691).** Il provvedimento, attraverso lo strumento della delega, prevede importanti disposizioni finalizzate al completamento del processo di liberalizzazione dei settori dell'energia elettrica e del gas e al rilancio del risparmio energetico e delle fonti rinnovabili come strumenti di riequilibrio del mix-energetico italiano.
- **riequilibrare il prelievo fiscale sull'energia**, sia alla fonte che sui consumi finali, riallineandolo ai livelli medi europei. A tal fine si propone la costituzione, a livello istituzionale, di una Commissione che provveda ad un analitico riesame di tutte le componenti tariffarie per valutare il loro eventuale trasferimento sulla fiscalità generale, riduzione o eliminazione. Tra le priorità di riforma si evidenzia:
 - la rimozione della doppia tassazione sui consumi elettrici e del gas costituita dal pagamento dell'imposta sul valore aggiunto su di una base imponibile che comprende l'imposta addizionale, quella erariale, e ulteriori componenti di natura parafiscale;
 - la rimodulazione delle aliquote fiscali presenti nelle bollette elettriche al fine di determinare aliquote fisse e non più dipendenti dai livelli di consumo. Tale operazione potrebbe essere attuata senza incidere sul gettito tributario complessivo, mentre permetterebbe un risparmio, per il sistema delle PMI, di circa 500 milioni di euro;
- **creare un Fondo di garanzia per investimenti volti ad accrescere l'autonomia energetica delle piccole e medie imprese.** L'entità degli investimenti energetici, spesso elevata rispetto alle ridotte capacità finanziarie delle imprese, e la carenza di risorse finanziarie pubbliche richiede uno sforzo di maggiore integrazione tra innovazione tecnologica e il sistema del credito agevolato. Occorre facilitare la reperibilità di risorse finanziarie innescando nuove forme di garanzia per gli investimenti nel campo energetico al fine di dotare le imprese di tecnologie alternative di produzione di energia elettrica, quali la micro-generazione diffusa;
- **rivedere il sistema di incentivi.** Le misure a favore dell'efficienza energetica, previste dal decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, e conosciute comunemente come "certificati bianchi", hanno bisogno, per poter innescare effetti positivi e accrescere l'efficienza energetica delle imprese, di raggiungere una massa critica superiore all'attuale. Per questo, occorre innalzare e prolungare nel tempo gli obiettivi di risparmio energetico di cui ai decreti ministeriali del 20 luglio 2004. In materia di fonti rinnovabili occorre prevedere strumenti più mirati e in alcuni casi anche meno generosi, al fine di ridurre l'impatto nelle bollette elettriche. La modifica del sistema potrebbe attuarsi sia attraverso una differenziazione della durata del certificato verde per le diverse tecnologie, sia prevedendo prezzi minimi garantiti al fine di

dare maggiori certezze agli operatori. Allo stesso modo, occorre fissare anche dei valori massimi e, in ogni caso, eliminare il legame con il vecchio meccanismo CIP 6/92 che tiene artificialmente alti i prezzi. Per quanto concerne il difficile legame rifiuti-energia, occorre individuare al più presto l'elenco dei rifiuti che la collettività ha interesse ad incentivare in termini di fonte alternativa di recupero energetico, nel rispetto dei principi europei;

- **facilitare la realizzazione di infrastrutture energetiche** sia attraverso l'individuazione di un piano di interconnessione europeo che identifichi i progetti a "**rilevanza comunitaria**" e ne consenta una rapida attuazione, sia ricomprendendo gli investimenti per l'ampliamento della rete nell'ambito delle procedure autorizzative straordinarie previste dalla legge obiettivo e favorendo la loro realizzazione con misure tariffarie di **financial bridge** (ovvero anticipi in tariffa dei costi per i lavori di sviluppo infrastrutturali avviati);
- **potenziare la capacità di trasporto degli attuali gasdotti, realizzare nuove condutture di collegamento ed accelerare la costruzione di nuovi terminali di rigassificazione.** In particolare i rigassificatori, favorendo l'importazione di gas via mare, consentirebbero all'Italia di divenire un vero e proprio "**hub**", base di scambio per i mercati internazionali di approvvigionamento e consumo. A tal fine è necessario giungere ad un accordo generale, non solo con le forze politiche e sociali ma anche e con le realtà locali, per superare la conflittualità che ostacola oggi la loro realizzazione. Non sono necessarie erogazioni di denaro o altri benefici a favore delle comunità locali, bensì accurate campagne informative ed educative sulle caratteristiche di queste infrastrutture, sulle loro emissioni e sul loro impatto sul territorio.



TURISMO



IL TURISMO NELL'UNIONE EUROPEA

Il turismo è presente in tutti i Paesi dell'Ue, con circa due milioni di imprese, essenzialmente PMI, assicura oltre il 6% del PIL, il 7% dell'occupazione ed il 30% del commercio estero di servizi.

In particolare, le attività del turismo rappresentano un enorme potenziale per il raggiungimento dell'obiettivo prioritario dello sviluppo dell'occupazione (si stima che il turismo possa creare entro il 2010, nell'ipotesi di un tasso di crescita annuale dell'1,0-1,5%, tra 2,2 e 3,3 milioni di posti di lavoro in aggiunta ai nove milioni attuali).

Varie ragioni fanno del turismo un partner potenzialmente efficace nello sviluppo di una politica europea per l'occupazione:

- * le prospettive attuali e future favorevoli alla crescita della domanda turistica stimolano lo sviluppo di imprese, di prodotti, di servizi e di posti di lavoro;
- * la natura e la struttura delle imprese del turismo, la loro forte presenza in Europa, la possibilità di creare nuovi mercati di nicchia, incoraggiano l'avvio di nuove attività;
- * le molteplici attività che concorrono a soddisfare il consumo turistico sono parte integrante del tessuto economico, sociale ed amministrativo a livello locale, nazionale ed europeo;
- * le caratteristiche del lavoro nel settore dei servizi turistici che facilitano l'accesso dei giovani e delle donne al mercato del lavoro.

TURISMO E TRATTATI UE

La base giuridica per una politica comunitaria per il Turismo risiede sempre nell'art. 3 lett. u) del Trattato CE il quale prevede la possibilità di "misure in materia di turismo" per perseguire le finalità dell'art. 2);

la proposta di Costituzione Europea prevede - allo stato attuale - quanto segue:

Art. I-16: L'Unione ha competenza per condurre azioni di sostegno, di coordinamento o di complemento. Questi settori di azione, nella loro finalità europea, sono i seguenti:(...) c) bis turismo;

Articolo III-181bis

1. L'Unione completa l'azione degli Stati membri per promuovere la competitività delle imprese dell'Unione nel settore del turismo.
2. A tal fine l'azione dell'Unione intende:
 - a) incoraggiare la creazione di un ambiente propizio allo sviluppo delle imprese in detto settore;
 - b) favorire la cooperazione tra Stati membri, segnatamente attraverso lo scambio delle buone pratiche.
3. La legge o la legge quadro europea stabilisce misure specifiche destinate a completare le azioni condotte negli Stati membri al fine di realizzare gli obiettivi di cui al presente articolo, a eccezione di qualsiasi armonizzazione delle disposizioni legislative e regolamentari degli Stati membri.

Confcommercio condivide questa impostazione.

L'ATTUALITÀ DEL TURISMO COMUNITARIO

Il turismo sostenibile gioca un ruolo di rilievo nella preservazione e nel miglioramento del patrimonio culturale e naturale in un numero di aree sempre crescente: ciò ha portato la Commissione Europea a lavorare per l'elaborazione di una Agenda 21 per il Turismo.

Si è proceduto allo sviluppo di un nuovo approccio politico volto a mettere in relazione il turismo alle esigenze della Strategia di Lisbona, la quale è mirata a stimolare la competitività europea e la crescita.

La rinnovata politica UE per il Turismo, proposta nel 2006, è finalizzata ad aiutare le imprese a fronteggiare una serie di sfide che includono anche il fatto di confrontarsi con l'invecchiamento della popolazione, con una crescente concorrenza "straniera", con le esigenze dei consumatori di un turismo sempre più specializzato, e con il bisogno di sviluppare pratiche imprenditoriali più sostenibili e più amiche dell'ambiente ed è finalizzata a promuovere la loro competitività globale, a creare nuovi e migliori posti di lavoro, favorendo le condizioni che aiuteranno il turismo UE a crescere con forza nei prossimi anni.

Si tratta in sintesi di:

1. promuovere la competitività e la sostenibilità del turismo UE;
2. migliorare l'ambiente delle regole e della burocrazia del turismo;
3. migliorare la comprensione e la visibilità del turismo UE e di sostenere la promozione delle destinazioni europee sui mercati internazionali.

Nonostante la Comunità non abbia competenze dirette in tema di turismo, le politiche europee condotte in numerose aree hanno un considerevole e crescente impatto sul Turismo UE; inoltre, un numero apprezzabile di azioni relative al Turismo sono supportate attraverso programmi comunitari, p.es., nel campo dell'istruzione e della formazione professionale, della gioventù, della cultura, dei consumatori e della politica regionale.

PROPOSTA

Si tratta di rafforzare il ruolo dell'Unità Turismo orientandolo ad un'attività informativa sulle varie normative che impattano il turismo rendendole così di immediata conoscibilità.

Le principali attività in tema di turismo comunitario condotte direttamente dalla Commissione Europea sono attualmente le seguenti:

- Destinazioni turistiche di eccellenza
- Gruppo per il turismo sostenibile
- Conto satellite del turismo
- Turismo sociale
- Turismo accessibile
- Qualità nei prodotti turistici
- Turismo Culturale
- Turismo sostenibile

Le imprese del settore sono impegnate in iniziative ed attività che riguardano la sostenibilità ambientale, nazione per nazione ed ambito per ambito. Sarebbe auspicabile un'iniziativa comunitaria (campagne di sensibilizzazione) orizzontale riferita al ciclo dei rifiuti, al risparmio energetico ed al risparmio idrico. Le imprese del turismo potrebbero, in questo senso, diventare, da un lato, luoghi dove sperimentare/applicare buone pratiche, dall'altro punti di diffusione di informazioni e materiali utili a sensibilizzare gli ospiti e l'opinione pubblica.