

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

Legge annuale per il mercato e la concorrenza. C. 3012 Governo e abb. (Parere alle Commissioni VI e X) (<i>Esame e rinvio</i>)	112
ALLEGATO (<i>Documentazione depositata dalla Relatrice</i>)	118
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	117

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 8 luglio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.40.

Legge annuale per il mercato e la concorrenza.

C. 3012 Governo e abb.

(Parere alle Commissioni VI e X).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(*Così rimane stabilito*).

Roberta OLIARO (SCpI), *relatrice*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare in sede consultiva il disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza. Ricorda che l'adozione di una legge annuale per la concorrenza e il

mercato è prevista dall'articolo 47 della legge n. 99 del 2009, anche se finora la norma era rimasta inattuata e solo il 3 aprile scorso il Governo ha presentato per la prima volta alla Camera il provvedimento. Rammenta che la legge annuale è chiamata a rimuovere gli ostacoli all'apertura dei mercati e a promuovere lo sviluppo della concorrenza, anche con riferimento alle funzioni pubbliche e ai costi regolatori condizionanti l'esercizio delle attività economiche, nonché di garantire la tutela dei consumatori. In particolare, attraverso il provvedimento si dovrebbe dare risposta ai pareri e alle segnalazioni dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Sottolinea che il provvedimento interviene in una pluralità di settori. A titolo esemplificativo richiama il rafforzamento del principio della portabilità dei fondi pensione (articolo 15); la cessazione, a partire dal 2018, del regime di maggior tutela che opera transitoriamente nei settori del gas e dell'energia elettrica (articoli da 19 a 21); la rimozione, per gli impianti di carburanti, del vincolo della presenza contestuale di più tipologie di carburanti (articolo 22); la facoltà attribuita agli avvocati di autenticare le sottoscrizioni degli

atti di trasferimento immobiliare di valore inferiore a 100.000 euro, facendo venire meno l'obbligo di ricorrere al notaio (articolo 28); la possibilità di ingresso di società di capitale nella titolarità dell'esercizio della farmacia privata e la rimozione del limite delle quattro licenze in capo ad un'identica società (articolo 32).

Per quanto concerne i profili di competenza della IX Commissione, l'articolo 16 elimina una serie di vincoli che sono oggi presenti nei contratti con i fornitori di servizi di telefonia, televisivi e di comunicazione elettronica, attraverso puntuali modifiche all'articolo 1 del decreto-legge n. 7 del 2007. In particolare, si prevede che le spese e gli altri oneri comunque previsti in caso di recesso o trasferimento dell'utenza ad altro operatore debbano essere commisurati al valore del contratto e che vadano in ogni caso resi noti al consumatore al momento della sottoscrizione del contratto. Si prevede inoltre l'obbligo di comunicarli, in via generale, all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, esplicitando analiticamente la componente di ciascuna voce. Si prevede poi che le modalità di recesso del contratto stipulato con operatori di telefonia e di reti televisive e di comunicazione elettronica, nonché il passaggio ad altro gestore, siano semplici e di immediata attuazione e, soprattutto, analoghe alle forme utilizzate per l'attivazione di un contratto così da facilitare il recesso. Qualora il contratto comprenda offerte promozionali, esso non potrà avere durata superiore a ventiquattro mesi. Viene anche disposto l'obbligo, per i gestori dei servizi di telefonia e di comunicazioni elettroniche, di acquisire il previo consenso espresso per l'eventuale addebito al cliente del costo di servizi in abbonamento offerti da terzi. Si prevede infine l'attribuzione all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni della funzione di vigilanza sull'attuazione delle misure introdotte e di sanzionarne le violazioni.

L'articolo 17 intende semplificare le procedure di migrazione dei clienti tra operatori di telefonia mobile attraverso l'utilizzo di misure di identificazione in-

diretta del cliente (cioè senza bisogno di usare un documento di identità), anche utilizzando il sistema pubblico dell'identità digitale. La disposizione rimanda per l'attuazione ad un decreto del Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, con la quale si dovrà prevedere l'identificazione in via indiretta del cliente, in modo da consentire che la richiesta di migrazione a tutte le operazioni ad essa connesse possano essere svolte per via telematica.

L'articolo 18 sopprime, a decorrere dal 10 giugno 2016, l'attribuzione in esclusiva alla società Poste italiane Spa, quale fornitore del Servizio universale postale, dei servizi inerenti le notificazioni e comunicazioni di atti giudiziari nonché delle notificazioni delle violazioni del codice della strada. In tal senso viene soppresso l'articolo 4 del decreto legislativo n. 261 del 1999 e vengono apportate, al medesimo provvedimento le necessarie modifiche di coordinamento. Il comma 2 dell'articolo 18 prevede poi che entro novanta giorni dall'entrata in vigore della legge l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, che svolge le funzioni di autorità di vigilanza nel settore postale, determini, sentito il Ministro della giustizia, i requisiti e gli obblighi, nonché i requisiti di affidabilità, professionalità e onorabilità per il rilascio delle licenze individuali relative alle notificazioni e comunicazioni di atti giudiziari e alle notificazioni delle violazioni del codice della strada. In altre parole, la disposizione elimina la residua riserva in esclusiva a Poste italiane di specifiche prestazioni. Ricorda infatti che, in base al decreto legislativo n. 261 del 1999, la società Poste italiane è riconosciuta *ex lege* fino al 2026 come fornitore unico del servizio universale e come tale è tenuto a garantire tutte le prestazioni considerate nel perimetro del servizio universale, vale a dire la raccolta, il trasporto, lo smistamento e la distribuzione degli invii postali fino a 2 kg e dei pacchi postali fino a 20 kg, nonché i servizi relativi agli invii raccomandati ed agli invii assicurati. Tuttavia

le singole prestazioni del servizio universale possono essere svolte anche da altri operatori, in possesso di apposita licenza. Fanno eccezione le prestazioni oggetto della disposizione in esame (notificazioni di atti giudiziari e di multe), che invece al momento possono essere svolte, per esigenze di ordine pubblico, solo da Poste italiane.

Di particolare rilievo per la IX Commissione, anche se non direttamente riconducibili al suo ambito di competenza, in quanto prevale la competenza della Commissione Finanze in materia assicurativa, risultano poi le disposizioni in materia di responsabilità civile per i veicoli. Tra le numerose misure contenute nel disegno di legge, merita ricordare che il provvedimento interviene in primo luogo, all'articolo 2, in materia di obbligo a contrarre delle imprese di assicurazione. Si prevede infatti che, qualora dalla verifica dei dati risultanti dall'attestato di rischio, dall'identità del contraente e dell'intestatario del veicolo, se persona diverse, risulti che le informazioni fornite non sono corrette o veritiere, le imprese di assicurazione non sono tenute ad accettare le proposte da loro presentate.

Inoltre, in base all'articolo 3, gli intermediari, prima della sottoscrizione di un contratto di RC auto, devono informare il consumatore in modo trasparente ed esauritivo sui premi offerti da tutte le imprese di cui sono mandatari. In base al medesimo articolo, qualora il consumatore, alla stipula del contratto, accetti una o più condizioni determinate dalla legge, ha diritto ad uno sconto significativo sul premio della polizza. Le condizioni che danno diritto allo sconto riguardano l'ispezione del veicolo, l'installazione della scatola nera, l'installazione di un meccanismo che impedisce l'avvio del motore per elevato tasso alcolemico del conducente; la rinuncia alla cessione del credito; il risarcimento in forma specifica presso carrozzerie convenzionate; il risarcimento per equivalente nei limiti di quanto previsto per le carrozzerie convenzionate. I costi di installazione della scatola nera o del meccanismo che impedisce l'avvio del motore

per elevato tasso alcolemico del conducente sono a carico dell'assicurato; tuttavia lo sconto sul premio deve essere superiore ai costi di installazione (articolo 3). In caso di variazione peggiorativa della classe di merito, gli incrementi di premio devono comunque essere inferiori a quelli altrimenti applicabili, qualora l'assicurato faccia installare la scatola nera (articolo 5). Al fine di evitare la prassi di far valere testimonianze prodotte in un momento successivo a quello della denuncia del sinistro (i cosiddetti testimoni di comodo), si prescrive l'identificazione immediata del testimone sul luogo dell'incidente. L'eventuale ricorrenza dei medesimi testimoni già chiamati in altre cause nel settore dell'infortunistica stradale e la ricorrenza degli stessi nominativi in più di tre cause negli ultimi cinque anni deve essere segnalata alla Procura della Repubblica (articolo 6). È attribuito valore di piena prova, nei procedimenti civili, alle risultanze della scatola nera conforme alle caratteristiche tecniche e funzionali, salvo che la parte contro la quale sono state prodotte dimostri il mancato funzionamento o la manomissione del dispositivo. Deve inoltre essere garantita l'interoperabilità e la portabilità delle scatole nere nel caso di passaggio ad una diversa compagnia assicurativa. È prevista l'emanazione di due regolamenti volti a definire lo standard tecnologico per la gestione in sicurezza dei dati registrati dalle scatole nere e per assicurare la loro interoperabilità. In caso di violazione da parte delle compagnie delle norme sulla interoperabilità è stabilita una sanzione amministrativa di 3.000 euro per ogni giorno di ritardo. In caso di manomissione della scatola nera, l'assicurato perde la riduzione del premio ed è sottoposto alle eventuali sanzioni penali (articolo 8). Per contrastare le frodi assicurative sono estesi i casi nei quali le imprese di assicurazione possono rifiutare il risarcimento, denunciando la frode. Gli elementi sintomatici della frode si possono ricavare dall'archivio informatico integrato dell'IVASS (Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni), dalle scatole nere (e meccanismi equiva-

lenti), dalla perizia, qualora risulti documentata l'incongruenza del danno dichiarato dal richiedente (articolo 9). Il principio della durata annuale del contratto RC Auto e del divieto di rinnovo tacito è esteso, a richiesta dell'assicurato, anche ai contratti stipulati per i rischi accessori (ad es. incendio e furto), nel caso in cui la polizza accessoria sia stata stipulata in abbinamento a quella della RC Auto (articolo 11).

Ribadisce che la legge annuale della concorrenza è finalizzata a fornire risposta alle segnalazioni dell'Autorità antitrust, la quale predispone anche una specifica segnalazione annuale per la predisposizione della legge annuale; la legge n. 99 del 2009 prevede inoltre che la relazione illustrativa al provvedimento debba dare conto delle segnalazioni dell'Autorità non recepite nel provvedimento. Avverte di aver predisposto pertanto una nota scritta in cui indica sinteticamente le proposte contenute nell'ultima segnalazione annuale dell'Autorità, del luglio 2014, che il provvedimento non contempla, ai fini di una valutazione da parte della Commissione sull'opportunità di un loro inserimento nel parere. Chiede pertanto alla Presidenza di poter allegare la nota al resoconto della seduta.

In conclusione, nel ribadire il rilievo del provvedimento in esame, si riserva di formulare una proposta di parere sulla base degli elementi che emergeranno nel corso dell'esame.

Ivan CATALANO (SCpI) intervenendo riguardo all'articolo 8, relativo ai dati rilevati a livello satellitare dalle scatole nere e da altri dispositivi installati sui veicoli, giudica opportuno che una copia di tali dati sia in possesso dell'amministrazione dello Stato, al fine di poterli utilizzare sia per pervenire ad una ottimizzazione dei trasporti e ad una maggiore efficienza nella catena logistica, evitando i costi delle esternalità negative legate all'inefficienza logistica e conseguendo pertanto ingenti risparmi, sia anche per effettuare statistiche più accurate ed analisi più raffinate ed efficaci riguardo all'uti-

lizzo delle infrastrutture di trasporto, anche ai fini di una loro manutenzione. Ritiene inoltre che la sanzione, stabilita in una misura fissa pari a 3000 euro per ogni giorno di ritardo, nel caso di violazione, da parte delle compagnie assicuratrici, delle norme sull'interoperabilità dei dati, rischia di penalizzare le piccole compagnie e giudica opportuno quindi che tale sanzione sia commisurata al numero di dispositivi installati. Esprime perplessità riguardo all'articolo 3, che, per quanto concerne i contratti di assicurazione per responsabilità civile, prevede la rinuncia alla cessione del credito e il risarcimento in forma specifica presso carrozzerie convenzionate, in quanto disincentiva l'assicurato all'utilizzo di carrozzerie di propria fiducia e obbliga di fatto le carrozzerie a convenzionarsi con le assicurazioni. Paveva inoltre la possibilità che le carrozzerie, le cui prestazioni avranno tariffe stabilite dalle assicurazioni in valori minimi, per compensare il mancato guadagno sulle prestazioni installino pezzi di ricambio scadenti in ragione del loro minor costo, con conseguente rischio per la sicurezza del veicolo. Ritiene inoltre che il provvedimento possa essere un utile strumento per affrontare la questione dei trasporti pubblici non di linea, presente in una prima bozza del provvedimento e poi espunta successivamente.

Rudi Franco MARGUERETTAZ (Misto-Min.Ling.) concorda con quanto da ultimo rilevato dal collega Catalano riguardo all'articolo 3, ritenendo che la norma che introduce un rilevante sconto nel caso in cui l'assicurato accetti le condizioni imposte dall'assicurazione riguardo alla scelta delle carrozzerie generi un evidente vantaggio alle compagnie assicurative a scapito dell'assicurato, cui viene di fatto sottratta la possibilità di scegliere il carrozziere di propria fiducia se non a prezzi assai più alti nella stipula del contratto. Ritiene che l'approvazione di una siffatta disposizione porterebbe le compagnie assicuratrici ad avere una posizione di forte privilegio nei confronti delle carrozzerie che dovrebbero, per poter lavorare, con-

venzionarsi alle condizioni da esse imposte, con conseguenze assai gravi per un settore di piccole imprese che dà un significativo impulso all'economia del Paese.

Settimo NIZZI (FI-PdL) concorda con le considerazioni espresse dai colleghi, ritenendo inaccettabile la posizione di privilegio che acquisirebbero le compagnie assicurative nel caso in cui venisse approvato l'articolo 3. Osserva che, pur non potendosi negare le truffe perpetrate ai danni delle assicurazioni in questo campo, non si può eliminare il diritto di scelta, da parte del danneggiato, del carrozziere di propria fiducia, e paventa il rischio che il prezzo della prestazione che le compagnie assicurative pagheranno alle carrozzerie convenzionate sia fissato in modo così basso da imporre alle stesse un inevitabile scadimento delle prestazioni.

Anna Maria CARLONI (PD) riguardo all'articolo 11, segnala quella che a suo giudizio è una criticità relativa al divieto di rinnovo tacito, che viene esteso anche alle assicurazioni dei rischi accessori al rischio principale, ma, diversamente da come avviene per il rischio principale, solo a richiesta dell'assicurato.

Paolo COPPOLA (PD) riguardo all'articolo 6 relativo all'identificazione dei testimoni nei sinistri, pur comprendendo la *ratio* della disposizione tesa ad evitare le false testimonianze, ritiene che non si possa limitare il diritto dei danneggiati imponendo l'obbligo di identificare i testimoni al momento dell'incidente. Ritiene che il problema della falsa testimonianza dovrebbe essere affrontato in un altro contesto e con diverse modalità, senza dover intaccare il diritto dei cittadini di portare testimoni in una fase successiva.

Vincenzo GAROFALO (AP) nel giudicare positivamente l'attenzione che il Governo sta ponendo al problema delle frodi assicurative, riguardo alla questione emersa nel corso del dibattito e relativa alla scelta della carrozzeria, osserva che il

testo in esame prevede che l'assicurato possa scegliere il carrozziere di sua fiducia tra gli esercizi abilitati, ma in quel caso il pagamento della prestazione deve avvenire contestualmente alla presentazione della fattura. Quanto all'articolo 6, relativo all'identificazione dei testimoni, paventa il rischio che si costruiscano norme che, con l'intenzione di prevenire le frodi, in realtà danneggiano gli assicurati senza riuscire a frenare le frodi.

Anna Maria CARLONI (PD) richiama l'attenzione della Commissione sulla disparità tra nord e sud Italia riguardo alla misura delle tariffe per responsabilità civile, che porta una larga parte di utenti del Sud, e segnatamente della propria regione, a circolare senza copertura assicurativa in ragione dei costi eccessivamente elevati.

Rudi Franco MARGUERETTAZ (Misto-Min.Ling.) sempre riguardo all'articolo 3 sottolinea che esso prevede sconti significativi, oltre che nel caso di accettazione della carrozzeria convenzionata con la compagnia assicurativa, anche in relazione ad una serie di condizioni condivisibili che si riferiscono alla sicurezza del veicolo, come ad esempio l'installazione della scatola nera o del dispositivo che impedisce l'avvio della macchina nel caso in cui venga rilevato un elevato tasso alcolemico del conducente. Rileva che mentre l'installazione di uno di questi due importanti dispositivi darà luogo ad uno sconto ridotto, in quanto in parte compensato dal costo del dispositivo stesso, a carico dell'utente, l'unica opzione che darà all'utente uno sconto pieno è quella relativa alla scelta della carrozzeria, che sarà quindi favorita rispetto alle altre opzioni per motivi di carattere squisitamente economico, e a danno dell'incremento di sicurezza nella circolazione.

Ivan CATALANO (SCpI) ribadisce che le carrozzerie che si convenzioneranno, avendo tariffe di rimborso stabilite per i pezzi di ricambio ma non per il costo delle prestazioni, utilizzeranno pezzi di ricambio più scadenti e quindi più economici

per compensare il costo della prestazione, che la compagnia assicurativa tenderà a sottovalutare, in ragione della propria forza contrattuale. Ritiene che una soluzione a tale questione potrebbe essere quella di affidare ad un'autorità terza il compito di stabilire i costi delle prestazioni, in modo che ci siano tabelle di riferimento in base alle quali effettuare i rimborsi delle prestazioni, a tutela degli utenti e della sicurezza della circolazione.

Michele MOGNATO (PD) chiede chiarimenti riguardo all'articolo 18, che abolisce la riserva a favore di Poste italiane dei servizi inerenti le notificazioni e le comunicazioni di atti giudiziari e le notificazioni delle violazioni del codice della strada. In particolare osserva che la relazione precisa che tale riserva era stata data a Poste per motivi di ordine pubblico e quindi chiede al relatore se l'abolizione della riserva è dovuta al venir meno di tali motivi.

Roberta OLIARO (SCpI), *relatrice*, nel ringraziare i colleghi intervenuti per la ricchezza delle considerazioni svolte, soprattutto riguardo all'articolo 3 che è quello che a suo giudizio suscita le maggiori perplessità, si riserva di effettuare i necessari approfondimenti, anche attraverso la documentazione depositata dai soggetti auditi dalle Commissioni competenti in sede referente.

Michele Pompeo META, *presidente*, nell'autorizzare la pubblicazione in allegato della nota predisposta dalla relatrice sul provvedimento in esame (*vedi allegato*), invita i colleghi a riflettere sull'opportunità di inserire, nell'ambito del provvedimento, le disposizioni relative ai trasporti pubblici non di linea, al fine di regolamentare tempestivamente i servizi di piazza e i servizi di noleggio con conducente alla luce delle innovazioni prodotte in conseguenza dell'avvento di Uber, anche per evitare reazioni, come quella avvenuta a Parigi qualche giorno fa, che rischiano di minare la sicurezza dei cittadini e l'efficienza dei servizi di trasporto. Rimette quindi alle decisioni che saranno assunte dai singoli gruppi, la presentazione di emendamenti volti ad affrontare le questioni indicate, anche riprendendo quanto emerso nel corso dell'esame da parte della Commissione in materia di *car pooling*.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.20.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.20 alle 15.30.

ALLEGATO

C. 3012 Governo e abb. – Legge annuale per la concorrenza.**DOCUMENTAZIONE DEPOSITATA DALLA RELATRICE**

In materia di comunicazioni, la più recente segnalazione dell'Autorità Antitrust propone, oltre alle misure recepite agli articoli 16 e 17, interventi in materia di agenda digitale e di gestione dello spazio radioelettrico.

Per l'agenda digitale, l'Autorità propone un programma strategico nazionale per lo sviluppo delle reti di nuova generazione. Si propone anche, tra le altre cose, la possibilità di ricorrere all'autocertificazione per le modifiche non sostanziali degli impianti radiomobili, in deroga all'articolo 87-*bis* del codice delle comunicazioni elettroniche (decreto legislativo n. 259/2003) e il riordino delle norme che prevedono l'istituzione di una pluralità di catasti delle infrastrutture di telecomunicazioni, introducendo una previsione che vincoli gli enti locali a mettere a disposizione, qualora esistente, il catasto delle infrastrutture utili per l'installazione di reti a banda ultralarga. In proposito la relazione di accompagnamento chiarisce che le proposte dell'Autorità saranno considerate nell'ambito dell'attuazione dell'Agenda digitale nazionale.

Per quanto concerne la gestione dello spettro radioelettrico, l'Autorità propone il periodico svolgimento di un'analisi del livello di utilizzo delle risorse frequenziali nonché l'attribuzione all'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni di individuare le risorse frequenziali sottoutilizzate e le condizioni di accesso concorrenziale alle risorse frequenziali disponibili. In proposito la relazione di accompagnamento precisa che tali proposte saranno « oggetto di un differente progetto normativo di trattazione omogenea del settore ».

Nel settore postale, la segnalazione propone, oltre alla misura recepita all'articolo 18, la modifica dell'articolo 3 del decreto legislativo n. 261/1999 in modo da escludere dal perimetro del servizio universale i servizi rivolti ad una clientela commerciale che prevedono invii in grande quantità (posta massiva o posta raccomandata non retail) e da limitarlo esclusivamente ai servizi rivolti a persone fisiche. L'Autorità ha anche sollecitato l'introduzione di maggiore trasparenza nei sistemi di finanziamento del servizio universale, in particolare attraverso la definizione preventiva dei parametri sulla base dei quali viene effettuata la compensazione degli oneri al fine di garantire che la stessa non conferisca un vantaggio economico per l'impresa beneficiaria.

La segnalazione dell'Autorità contiene anche proposte in materia di servizi aeroportuali e portuale e in materia di trasporto pubblico locale.

In materia di infrastrutture e servizi aeroportuali, la segnalazione dell'Autorità propone la previsione dell'affidamento da parte del concessionario (cioè le società di gestione aeroportuale) mediante procedure di gara delle aree aeroportuali destinate ad attività non aeronautiche; la previsione dell'obbligo per il concessionario di evitare l'affidamento in esclusiva delle attività commerciali interne all'aeroporto in modo da assicurare, per quanto possibile, in tale settore la « concorrenza nel mercato »; la garanzia dell'assoluta parità di trattamento tra soggetti terzi e società controllate dal gestore aeroportuale nell'accesso ai mercati dei servizi commerciali in aeroporto.

In materia di servizi portuali, l'Autorità propone, tra le altre cose, una più netta separazione tra le funzioni di regolazione svolte dalle autorità portuali e le attività svolte nell'area portuale, anche attraverso l'imposizione dell'effettiva dismissione delle partecipazioni di maggioranza nelle imprese portuali e la modifica della disciplina delle concessioni delle aree demaniali portuali, in modo che la loro durata sia proporzionata ai servizi oggetto della concessione e agli investimenti effettuati, che cessino le concessioni affidate senza gara e che sia impedita la proroga delle concessioni in essere.

In proposito ricordo che la materia portuale sarà affrontata organicamente nel piano nazionale della portualità e della logistica da adottare ai sensi dell'articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 2014 e del quale il Consiglio dei ministri, nella riunione del 3 luglio scorso ha approvato lo schema preliminare. Nell'esame che la IX Commissione dovrà fare dello schema di tale provvedimento potranno essere prese in considerazione le proposte dell'Autorità a tutela del principio della libera concorrenza, principio da bilanciare con altre esigenze quale quella della difesa del carattere strategico della portualità per l'economia nazionale, carattere da tutelare nel confronto internazionale con sistemi portuali più chiusi ai principi di concorrenza del sistema italiano.

In materia di trasporto pubblico locale, le proposte contenute nella segnalazione dell'Autorità attengono a due ambiti di intervento. Il primo volto a favorire la « concorrenza nel mercato », il secondo la « concorrenza per il mercato ».

Con riferimento al primo ambito, viene in particolare proposto che imprese diverse da quella concessionaria del servizio pubblico possano fornire servizi di trasporto locale passeggeri anche in sovrapposizione alle linee gestite in esclusiva (con particolare riferimento a servizi di carattere commerciale come i trasporti turistici e i collegamenti da e per le infrastrutture portuali, aeroportuali e ferroviarie), con eventuale pagamento di diritti all'ente pubblico concedente nel caso in cui l'aper-

tura alla concorrenza possa compromettere l'equilibrio economico dell'impresa concessionaria del servizio, con conseguente aumento dei corrispettivi per gli oneri del servizio pubblico.

Per quanto concerne la « concorrenza per il mercato », l'Autorità prevede l'abrogazione dell'articolo 61 della legge n. 99/2009 che ha ampliato, attraverso il richiamo ad alcune fattispecie previste dal regolamento (CE) n. 1370/2007, la possibilità di affidamenti diretti nel settore; la modifica dei criteri di ripartizione del Fondo nazionale per il finanziamento del trasporto pubblico locale (articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95/2012) in modo da premiare le regioni che abbiano effettuato gare nel loro territorio e ridurre le risorse destinate alle regioni che non abbiano proceduto all'affidamento mediante gara; la modifica dell'articolo 3-*bis* del decreto-legge n. 138/2011 in modo da escludere che una definizione troppo ampia degli ambiti territoriali ottimali per lo svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale possa pregiudicare la più ampia partecipazione dei soggetti economici; la soppressione dell'articolo 1, comma 556, della legge di stabilità 2014 (legge n. 147/2013) che interdice la partecipazione alle gare per gli affidamenti del trasporto pubblico locale alle imprese già titolari di affidamenti non conformi al regolamento (CE) n. 1370/2007 la cui durata ecceda il 3 dicembre 2019; l'introduzione nell'articolo 18 del decreto legislativo n. 422/1997 dell'obbligo di cessione al nuovo gestore di un servizio di trasporto pubblico locale del materiale necessario per l'espletamento del servizio, dei beni strumentali e delle relative pertinenze proprietarie, a fronte di una corresponsione economica da parte del subentrante pari al valore contabile non ancora ammortizzato, al netto di eventuali contribuzioni pubbliche, noto prima dell'espletamento della gara.

Anche in questo ricordo che la materia del trasporto pubblico locale dovrà essere oggetto di una più organica riflessione nell'ambito dell'esame che la IX Commissione sta svolgendo della proposta di legge C. 2313.