

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 2021. C. 3634 Governo, approvato dal Senato
(Parere alla X Commissione) (*Esame e rinvio*) 88

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di associazioni di categoria e organizzazioni sindacali del settore dei taxi nell'ambito dell'esame del disegno di legge C. 3634 Governo recante « Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 » 95

SEDE CONSULTIVA

Martedì 21 giugno 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 14.50.

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021. C. 3634 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alla X Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Davide GARIGLIO (PD), *relatore*, dichiara che riferirà per le parti di competenza sul disegno di legge annuale di concorrenza 2021, presentato dal Governo e già approvato dal Senato.

Si tratta in generale di un provvedimento vasto e ambizioso, che, nello spirito dell'articolo 49 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, tenta di indurre nel nostro ordinamento ulteriori spinte di apertura del mercato nell'ottica della libertà di circolazione delle merci, dei

servizi e dei lavoratori e della libertà di stabilimento.

Afferma quindi che, a suo avviso, la concorrenza non è un valore assoluto né un *totem* ideologico. È uno strumento utile ad assicurare il dinamismo sociale, a redistribuire le opportunità di successo economico e a contrastare le rendite. Lo stesso disegno di legge in esame, all'articolo 1, individua come finalità del provvedimento: la garanzia dell'accesso ai mercati di imprese di minori dimensioni, il rafforzamento della giustizia sociale, il miglioramento dei servizi pubblici.

La concorrenza non è un obiettivo da perseguire, argomenta, a ogni costo e fine a se stesso. Si vedrà poi come questa impostazione si declini nei vari articoli di competenza della Commissione.

L'articolo 5 del disegno di legge, continua, porta una novella all'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, in materia portuale; si tratta di un articolo già attentamente esaminato dal Senato, e su cui dunque in base agli accordi la Camera non dovrebbe ulteriormente tornare. Esso introduce il principio dell'evidenza pubblica nell'affidamento delle concessioni delle aree demaniali e reca una nuova disciplina delle

modalità per il rilascio del titolo e per l'esercizio della gestione da parte del concessionario. Nel testo originario dell'articolo la rubrica faceva un puntuale e più pertinente riferimento alle sole concessioni demaniali portuali.

Vale la pena innanzitutto rammentare che la legge n. 84 del 1994 (di riordino della legislazione in materia portuale) ha delineato, in luogo del precedente basato su porti interamente pubblici, il nuovo modello organizzativo « *Landlord port* », caratterizzato dalla separazione tra le funzioni pubbliche di programmazione e di controllo del territorio e delle infrastrutture portuali, affidate alle autorità portuali, e le funzioni di gestione del traffico e dei terminali, ritenute di carattere imprenditoriale e date in concessione a soggetti privati.

La legge n. 84 del 1994 è stata oggetto di numerose proposte di riforma organica in sede parlamentare sulle quali, afferma, non mi dilungherò in sede di esame, rinviando al *dossier* del Servizio Studi.

Il comma 1 dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994 è la disposizione che subisce la modifica più profonda, poiché nel suo tessuto viene inserito il principio dell'evidenza pubblica, prima non previsto. Secondo la formulazione attualmente vigente i criteri per l'affidamento dovevano essere determinati con un decreto ministeriale, che tuttavia non è mai stato emanato. Nel nuovo testo proposto, a un decreto ministeriale è affidato il compito di declinare specificamente i contenuti e le modalità delle gare pubbliche, onde renderle omogenee su tutto il territorio nazionale.

Resta fermo che le operazioni e i servizi portuali possono essere svolti solo da imprese autorizzate dalle Autorità di sistema portuale o, laddove non istituite, dall'autorità marittima e che per il loro svolgimento le aree demaniali e le banchine possono essere date in concessione.

Trattandosi di concessioni di beni pubblici (e non già di lavori o di servizi) non si applicano le norme del codice dei contratti pubblici (articolo 164 del decreto legislativo n. 50 del 2016). Si stabilisce nondimeno che l'affidamento delle concessioni deve

avvenire con una procedura che prenda avvio con la pubblicazione di un avviso pubblico. L'impulso all'avvio del procedimento può anche promanare da una parte privata.

I principi ispiratori della procedura sono la trasparenza, l'imparzialità e la proporzionalità, con la connessa garanzia di condizioni di concorrenza effettiva. L'affermazione in sede legislativa di questi principi appare essere motivata da un cospicuo filone giurisprudenziale sulla tutela della concorrenza e sulla contendibilità delle concessioni demaniali marittime. Anche in questo caso rinvia al *dossier* del Servizio Studi per i dettagli sulle pronunce della Corte costituzionale e del Consiglio di Stato. Del resto, la raccomandazione a intervenire nel senso prescelto dal Governo nel presente disegno di legge è venuta anche dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM), nel parere del 22 marzo 2021.

Nella nuova disposizione, il soggetto destinatario del dovere di pubblicare l'avviso è l'Autorità di sistema portuale. Circa il contenuto dell'avviso, il disegno di legge lo individua nei: requisiti soggettivi di partecipazione; criteri di selezione delle domande; durata massima delle concessioni; elementi inerenti al trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente.

Quanto alle modalità, gli avvisi devono essere connotati da indicazioni chiare, trasparenti, proporzionate rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorie. Devono lasciare un termine di almeno 30 giorni dalla data di pubblicazione per la ricezione delle domande di partecipazione.

Nel corso dell'esame al Senato è stato introdotto un nuovo comma 2 all'articolo 18, che stabilisce che, al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni di cui al comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, da adottarsi entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della pre-

sente disposizione, sono definiti i criteri per: *a)* l'assegnazione delle concessioni; *b)* l'individuazione della durata delle concessioni; *c)* l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo da parte delle autorità concedenti; *d)* le modalità di rinnovo, di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione; *e)* l'individuazione dei limiti dei canoni a carico dei concessionari; *f)* l'individuazione delle modalità volte a garantire il rispetto del principio di concorrenza nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell'articolo 4.

Sono fatti comunque salvi, fino alla scadenza del titolo concessorio, i contenuti, le pattuizioni dei suddetti atti concessori in essere, nonché i canoni stabiliti dalle Autorità di sistema portuale o, ove non istituite, dalle autorità marittime, relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della disposizione in esame.

Nel corso dell'esame al Senato è stato altresì emendato il comma 6 per confermare la facoltà delle Autorità di sistema portuale, nell'ambito delle procedure di affidamento delle concessioni di cui al comma 1, di stipulare accordi con i privati ai sensi dell'articolo 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, ferma restando l'esigenza di motivare tale scelta e di assicurare il rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e non discriminazione tra tutti gli operatori interessati alla concessione del bene.

Il nuovo comma 7 dell'articolo 18 prevede, poi, che le concessioni o gli accordi di cui al comma 6 possono comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali da localizzarsi preferibilmente in aree sottoposte ad interventi di risanamento ambientale ovvero in aree abbandonate e in disuso.

Il comma 9 conferma una disposizione, già vigente, volta a evitare concentrazioni e posizioni di dominio. Si conferma cioè il principio secondo cui il concessionario di un'area portuale debba svolgere direttamente l'attività autorizzata, solo nell'area oggetto della concessione, e non possa ottenere che una sola concessione nel medesimo porto, salvo che si tratti di plurime

concessioni inerenti ad attività merceologicamente differenti. A correzione della precedente disposizione, viene però disposto che nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 84 del 1994 (tra cui rientrano anche tutti quelli sede di Autorità di sistema portuale), non sia vigente il predetto divieto di cumulo di concessioni; in tal caso la valutazione in ordine alla richiesta di ulteriori concessioni viene rimessa all'Autorità di sistema portuale, che tiene conto dell'impatto sulle condizioni di concorrenza.

Nella nuova disposizione proposta, quindi, il divieto di cumulo viene meno in relazione ai porti di dimensioni maggiori. Tali porti – anche qui nella valutazione dell'AGCM fatta propria dal Governo – per traffico e capacità si trovano a competere in un orizzonte globale, tale per cui la posizione dominante deve valutarsi con parametri più larghi e contestualizzati ad un più ampio principio di mercato rilevante non più ancorato a un singolo porto.

Nondimeno, e in coerenza con il comma 6, lettera *c)*, viene espressamente vietato lo scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili. Tale precisazione è volta a chiarire che è consentito il solo cumulo di concessioni per la medesima attività, ma non la strutturazione di un operatore che – per elementi oggettivi – si presenterebbe come dominante. Essa potrebbe avere anche riflessi in termini di diritto del lavoro.

Il novellato superamento del divieto di cumulo di concessioni in argomento presuppone inoltre, in linea con l'articolo 2 del disegno di legge in esame, l'impegno fattivo del Governo a una mappatura puntuale dei beni pubblici e dei soggetti giuridici concessionari di aree e banchine portuali, al fine di verificare se vi siano situazioni di monopolio ovvero abusi di posizione dominante tali da essere in contrasto, arrecando grave nocumento, al principio stesso di concorrenza.

All'articolo 9, continua, viene disciplinato il trasporto pubblico locale. Peraltro, argomenta, già all'articolo 8 sono stabiliti i

principi e criteri direttivi per l'esercizio di un'ampia delega in materia di servizi pubblici locali: lamenta come si sia prodotta una sorta di discrasia fra i due articoli del medesimo testo di legge. L'articolo 8 infatti, nel quadro di una disciplina generale dei servizi pubblici locali, prevede per il TPL, al comma 2, lettera *m*), l'estensione della disciplina applicabile ai servizi pubblici locali in materia di scelta della modalità di gestione del servizio e di affidamento dei contratti; esso tende dunque a mantenere una certa fluidità prevedendo diverse modalità, secondo quanto previsto dalla normativa dell'Unione europea; al contrario, l'articolo 9 reca disposizioni volte a dare seguito all'intenzione legislativa, emersa a più riprese nel recente passato, di mettere immediatamente a regime il sistema dell'affidamento mediante procedure di pubblica evidenza nel trasporto pubblico locale (TPL). Questo mutamento di organizzazione risulterebbe, a suo dire, tanto più difficile per le imprese esercenti, giacché esse vengono da un periodo di intensa sofferenza economica che ne seriamente minato la solidità, anche a seguito della mancata erogazione nell'anno 2021 dei ristori per le perdite subite a causa dell'emergenza sanitaria.

Al proposito, giova ricordare che il TPL – servizio pubblico da ricondursi al diritto di circolazione e di soggiorno di cui all'articolo 16 della Costituzione – è stato oggetto, sull'arco degli anni, di ampi studi e riflessioni (come si evince anche dal Considerando 7 del regolamento 2007/1370/CE). Ancora una volta, rinvia al *dossier* del Servizio Studi per approfondimenti di dettaglio. In tempi più recenti e dopo l'emanazione del citato regolamento 2007/1370/CE è stato istituito, con la legge finanziaria per il 2008 (articolo 1, comma 300, della legge n. 244 del 2007), l'Osservatorio nazionale sulle politiche del TPL, cui partecipano i rappresentanti dei Ministeri competenti, delle regioni e degli enti locali, al fine di creare una banca dati e un sistema informativo pubblico, correlati a quelli regionali, e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma. Nella scorsa

legislatura (la XVII), una ricognizione è stata svolta con l'indagine conoscitiva sul TPL condotta proprio dalla Commissione Trasporti, con l'approvazione del documento conclusivo nel 2014.

In realtà, dichiara di dover sottolineare che sul piano normativo il citato regolamento 2007/1370/CE prevede tre modalità di gestione del servizio del TPL: la gestione diretta dell'ente pubblico territoriale; l'affidamento diretto; la messa a gara, a seconda del livello di equilibrio che i Paesi membri intendano stabilire tra le esigenze di assicurare il diritto alla mobilità e quelle della concorrenza, funzionali al mercato interno.

Attualmente, l'ordinamento italiano appare orientato verso l'affidamento con gara pubblica. Tale opzione risulta dal decreto-legge n. 50 del 2017; esso infatti: da un lato, ha novellato l'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011 (cosiddetto *Salva Italia*) in ordine ai compiti dell'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), prevedendo che essa approvi gli schemi dei contratti di servizio per il TPL nei casi sia di affidamento diretto a società *in house*, sia di gara pubblica (comma 2, lettera *f*), periodi secondo e terzo); dall'altro, ha inciso sul concorso finanziario dello Stato agli enti locali e territoriali per il TPL.

Premette che il concorso finanziario è giustificato dalla considerazione che il diritto alla mobilità rientra tra le prestazioni essenziali, cui deve essere assicurato su tutto il territorio nazionale un livello minimo uniforme (esso rientra, in definitiva, tra i LEP). Il decreto-legge n. 95 del 2012 ha infatti istituito (all'articolo 16-*bis*) il Fondo per il predetto concorso finanziario.

Il decreto-legge n. 50 del 2017 prevede una riduzione in ciascun anno delle risorse del Fondo da trasferire alle regioni, qualora i servizi di trasporto pubblico locale e regionale non risultino affidati con procedure di evidenza pubblica entro il 31 dicembre dell'anno precedente a quello di riferimento, ovvero ancora non ne risulti pubblicato alla medesima data il bando di gara, nonché nel caso di gare non conformi alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi

dell'articolo 37, comma 2, lettera *f*), del decreto-legge n. 201 del 2011.

L'entrata in vigore di questo sistema di penalizzazione per gli enti che non mettono a gara il servizio di TPL, tuttavia, è stata più volte differita (da ultimo, con il decreto-legge n. 183 del 2020).

Viceversa, con l'articolo 9 del disegno di legge governativo in esame, si dà nuovo impulso legislativo al principio dell'affidamento dei servizi di TPL locale e regionale mediante procedure di evidenza pubblica.

A tal fine e anche per consentire l'applicazione delle decurtazioni di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *d*), del decreto-legge n. 50 del 2017, il comma 1 prevede che le regioni a statuto ordinario attestino, mediante apposita comunicazione inviata entro il 31 maggio di ciascun anno al citato Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge finanziaria per il 2008, l'avvenuta pubblicazione, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, dei bandi di gara ovvero l'avvenuto affidamento, entro la medesima data, con procedure a evidenza pubblica di tutti i servizi di TPL con scadenza entro il 31 dicembre dell'anno di trasmissione dell'attestazione, nonché la conformità delle medesime procedure di gara alle misure di cui alle delibere dell'Autorità di regolazione dei trasporti adottate ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera *f*), del decreto-legge n. 201 del 2011.

In caso di avvenuto esercizio della facoltà di sospensione dell'obbligo della messa a gara (prevista all'articolo 92, comma 4-ter, del decreto-legge n. 18 del 2020), l'attestazione di cui al primo periodo reca l'indicazione degli affidamenti prorogati e la data di cessazione della proroga.

Il comma 2 dell'articolo 9 dispone che l'omessa o ritardata trasmissione dell'attestazione ovvero l'incompletezza del suo contenuto rileva ai fini della misurazione e della valutazione della *performance* individuale dei dirigenti responsabili e comporta responsabilità dirigenziale e disciplinare (ai sensi del decreto legislativo n. 165 del 2001).

In punto di controllo sull'attuazione di queste disposizioni, il comma 3 prevede che il MIMS, d'intesa con il MEF, e l'ART, ciascuno in relazione agli specifici ambiti

di competenza, definiscono, con propri provvedimenti, le modalità di controllo, anche a campione, delle attestazioni, ai fini dell'acquisizione delle informazioni necessarie alle predette decurtazioni al Fondo per il concorso statale.

Il comma 4 prevede poi l'esercizio di poteri sostitutivi da parte del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nelle forme dell'articolo 8 della legge cosiddetta La Loggia (n. 131 del 2003).

Il comma 5 prevede che, se anche l'assegnazione alle regioni delle quote del Fondo avvenga secondo criteri diversi da quelli previsti dall'articolo 27 del decreto-legge n. 50 del 2017, la decurtazione prevista si applica comunque sulla quota assegnata.

Il comma 6 prevede, a ogni modo, che dall'attuazione di questo articolo non possano derivare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

Si riserva in proposito di proporre una condizione nel parere volta a lasciare aperta la porta alla gestione diretta o all'affidamento diretto, laddove le esigenze dei territori interessati lo richiedano proprio per consentire il soddisfacimento delle necessità del servizio pubblico.

L'articolo 10 è invece relativo al trasporto pubblico non di linea. La legge quadro in materia è la n. 21 del 1992. Successivamente, il legislatore è intervenuto essenzialmente sugli NCC. Dapprima, con il decreto-legge n. 207 del 2008, sono stati stabiliti requisiti e adempimenti a carico degli NCC volti sostanzialmente a limitarne le potenzialità operative, anche in ragione del ritenuto proliferare di attività abusive. In particolare, è stato imposto agli NCC di: rientrare in rimessa dopo ogni corsa; non sostare sul suolo pubblico dove fosse presente anche il servizio taxi; compilare il foglio di servizio. La violazione di questi obblighi era anche pesantemente sanzionata.

Successivamente, nel 2009, questa disciplina è stata sospesa. Nel 2010, è stato stabilito che la materia sarebbe stata devoluta a un decreto ministeriale di riordino complessivo. Peraltro, l'emanazione di tale decreto ministeriale non si è mai avuta in ragione di reiterati differimenti del ter-

mine. In pratica, con tali proroghe del termine per emanare il decreto ministeriale di riordino, restava l'incertezza legislativa circa la permanenza in vigore delle norme del 2008 (come opinavano alcuni TAR) o invece la loro sospensione (come ritenevano altri).

Le restrizioni per gli NCC, sospese con la legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017), sono state poi sostanzialmente ripristinate nel 2019.

Con la legge n. 12 del 2019, di conversione del decreto-legge n. 135 del 2018, è stata introdotta la possibilità di non rientrare in rimessa dopo la singola corsa se nel foglio di servizio fossero già inserite le diverse corse e sempre che le partenze fossero entro il territorio della provincia in cui è sito il comune che rilasciato l'autorizzazione. Le restanti restrizioni per gli NCC sono in larga misura rimaste vigenti.

La Corte costituzionale – con la sentenza n. 56 del 2020 – ha poi dichiarato illegittimo l'obbligo di rientro in rimessa.

L'articolo 10 in esame prevede una delega connotata dai seguenti principi e criteri direttivi: *a)* definizione di una disciplina per gli autoservizi pubblici non di linea che provvedono al trasporto collettivo o individuale di persone che contribuisca a garantire il diritto alla mobilità di tutti i cittadini e che assicuri agli autoservizi una funzione complementare e integrativa rispetto ai trasporti pubblici di linea ferroviari, automobilistici, marittimi, lacuali e aerei; *b)* adeguamento dell'offerta di servizi alle forme di mobilità che si svolgono mediante l'uso di applicazioni *web* che utilizzano piattaforme tecnologiche per l'interconnessione dei passeggeri e dei conducenti; *c)* riduzione degli adempimenti amministrativi a carico degli esercenti degli autoservizi pubblici non di linea e razionalizzazione della normativa, ivi compresa quella relativa ai vincoli territoriali, alle tariffe e ai sistemi di turnazione, anche in conformità alla giurisprudenza della Corte costituzionale in materia; *d)* promozione della concorrenza, anche in sede di conferimento delle licenze, al fine di stimolare *standard* qualitativi più elevati; *e)* garanzia di una migliore tutela del consumatore

nella fruizione del servizio, al fine di favorire una consapevole scelta nell'offerta; *f)* armonizzazione delle competenze regionali e degli enti locali in materia, al fine di definire comuni *standard* nazionali; *g)* adeguamento del sistema sanzionatorio per le violazioni amministrative, individuando sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate alla gravità della violazione, anche al fine di contrastare l'esercizio non autorizzato del servizio di trasporto pubblico, demandando la competenza per l'irrogazione delle sanzioni amministrative agli enti locali.

È previsto che il decreto legislativo di attuazione sia adottato sentita la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo n. 281 del 1997. Non è previsto il parere delle Commissioni parlamentari competenti, sicché preannuncia di riservarsi di inserire nella proposta di parere la condizione di prevederlo. Ricorda infine che tra poco la Commissione audirà i tassisti e domani gli NCC.

L'articolo 11 interviene con alcune modifiche all'articolo 37 del decreto-legge n. 201 del 2011, al fine di rafforzare i meccanismi di risoluzione delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e i consumatori.

In particolare al comma 1 si prevede che l'ART possa disciplinare le modalità per la soluzione non giurisdizionale delle controversie tra operatori economici e utenti e consumatori tramite procedure semplici e non onerose, anche in forma telematica. Per tali controversie, in base a quanto previsto dall'articolo in commento, si potrà proporre ricorso giurisdizionale solo dopo aver esperito un tentativo di conciliazione da definire entro trenta giorni dalla proposizione dell'istanza all'Autorità. A tal fine, i termini per agire in sede giurisdizionale sono sospesi fino alla scadenza del termine per la conclusione del procedimento di conciliazione.

Il comma 2, invece, prevede che la disposizione introdotta dal comma 1 acquisti efficacia dopo sei mesi dall'entrata in vigore della legge annuale sulla concorrenza e si applichi alle procedure iniziate successivamente a tale termine.

L'articolo 13 è relativo alle colonnine di ricarica. Esso novella l'articolo 1, comma 697, della legge di bilancio 2021 (n. 178 del 2020), in materia di dotazione della rete autostradale di punti di ricarica elettrica veloce, prevedendo l'obbligo per i concessionari autostradali di selezionare l'operatore che richieda di installare colonnine di ricarica mediante procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie, nel rispetto del principio di rotazione e che prevedano l'applicazione di criteri premiali per le offerte in cui si propone l'utilizzo di tecnologie altamente innovative. È altresì stabilito che anche le concessioni in essere e non ancora oggetto di rinnovo devono prevedere l'installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici nelle aree di servizio.

Peraltro, nell'ambito del PNRR, la mobilità sostenibile è uno dei punti qualificanti della Missione 2, intitolata alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica e, nell'ambito della sua Componente 2, sono previsti investimenti per le infrastrutture di ricarica elettrica per 741,32 milioni di euro al fine di raggiungere gli obiettivi europei in materia di decarbonizzazione. Ancora una volta, per dettagli rinvia al *dossier* del Servizio Studi.

L'articolo 23 reca la disciplina di procedure per la realizzazione di infrastrutture di nuova generazione. Esso prevede alcune modifiche all'articolo 3 del decreto legislativo n. 33 del 2016, che definisce un quadro di regole volto a ridurre i costi per la realizzazione di reti a banda ultra-larga.

A tale riguardo è utile ricordare come il richiamato articolo 3 ponga obblighi in capo ai gestori di infrastrutture fisiche (quali le reti per la distribuzione di gas naturale, acqua, reti stradali, metropolitane, ferroviarie), in particolare di garantire l'utilizzo delle stesse in caso di richiesta da parte di un operatore di comunicazioni elettroniche per la posa di cavi in fibra ottica.

Passando quindi alla illustrazione delle modifiche apportate dall'articolo 23 al decreto legislativo n. 22 del 2016, segnala che, con riferimento all'accesso all'infrastruttura fisica esistente, si prevede che esso possa essere rifiutato dal gestore e

dall'operatore di rete nel caso in cui l'infrastruttura fisica sia oggettivamente inadatta a ospitare gli elementi di reti di comunicazione elettronica ad alta velocità. In tal caso, si stabilisce che nel comunicare il rifiuto devono essere elencati gli specifici motivi di inidoneità per ogni singola tratta oggetto di richiesta di accesso, allegando documenti fotografici, planimetrie e ogni documentazione tecnica che avvalorino l'oggettiva inidoneità.

L'articolo 24, in materia di interventi di realizzazione delle reti in fibra ottica, interviene con l'obiettivo di razionalizzare gli interventi dedicati alla realizzazione di reti di accesso in fibra ottica.

L'articolo in questione sostituisce il comma 1 dell'articolo 5 del decreto legislativo n. 33 del 2016, prevedendo l'obbligatorietà del coordinamento tra il gestore di infrastrutture fisiche e ogni operatore di rete che esegue direttamente o indirettamente opere di genio civile laddove, sulla base dei piani pubblici, sia previsto che due o più operatori intendano realizzare reti in fibra ottica nelle stesse aree. Nello specifico, le novità introdotte dall'articolo in esame consentono di limitare le duplicazioni degli scavi e delle connesse opere civili e di ridurre le tempistiche complessive. A tale riguardo si prevede che l'AGCM vigili sul rispetto delle disposizioni in questione e possa intervenire con provvedimenti che stabiliscono le modalità di coordinamento. Si prevede inoltre che, in assenza di infrastrutture disponibili, l'installazione delle reti di comunicazione elettronica ad alta velocità è effettuata preferibilmente con tecnologie di scavo a basso impatto ambientale. Da ultimo si stabilisce che continuano a trovare applicazione le norme tecniche e le prassi di riferimento nella specifica materia elaborate dall'Ente nazionale italiano di unificazione.

Quanto all'articolo 25, recante disposizioni in materia di blocco e attivazione dei servizi *premium* e acquisizione della prova del consenso, riferisce che esso introduce delle disposizioni volte a rendere più efficace il contrasto al persistente fenomeno delle attivazioni inconsapevoli e di quelle

fraudolente di servizi di telefonia e di comunicazioni elettroniche.

In particolare, con l'articolo in esame viene vietata ai soggetti gestori dei servizi di telefonia e di comunicazioni elettroniche la possibilità di attivare, senza il previo consenso espresso e documentato del consumatore o dell'utente, servizi in abbonamento da parte degli operatori stessi o di terzi, inclusi quei servizi che prevedono l'erogazione di contenuti digitali forniti sia attraverso SMS e MMS, sia tramite connessione dati, con addebito su credito telefonico o documento di fatturazione, offerti sia da terzi, sia direttamente dagli operatori.

Infine, l'articolo 26 in materia di servizi postali reca alcune modifiche all'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 22 luglio 1999, n. 261, recante attuazione della direttiva 97/67/CE concernente regole comuni per lo sviluppo del mercato interno dei servizi postali comunitari e per il miglioramento della qualità del servizio.

In particolare, l'articolo in questione, al comma 1, stabilisce che il Ministero dello sviluppo economico, sentita l'AGCOM, riesamini periodicamente l'ambito di applicazione degli obblighi di servizio universale sulla base degli orientamenti della Commissione europea, delle esigenze degli utenti e delle diverse offerte presenti sul mercato nazionale in termini di disponibilità, qualità e prezzo accessibile, segnalando periodicamente al Parlamento le modifiche normative ritenute necessarie in ragione dell'evoluzione dei mercati e delle tecnologie.

Il comma 2, invece, mira ad agevolare l'attività di acquisizione e gestione delle informazioni relative al settore postale da parte dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni. Lo stesso comma 2 infatti estende anche al settore postale il parere che l'AGCOM rende all'AGCM per i provvedimenti adottati da quest'ultima in materia di intese restrittive della concorrenza, abusi di posizione dominante e operazioni di concentrazione.

Da ultimo segnala che il comma in esame prevede l'estensione dell'obbligo di iscrizione al registro degli operatori di comunicazione ai fornitori di servizi postali, compresi i fornitori di servizi di consegna dei pacchi.

Si riserva, quindi, di presentare una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni in esito al dibattito della Commissione.

Raffaella PAITA, *presidente*, dichiara di non condividere alcune argomentazioni portate dal relatore in merito al regime del trasporto pubblico locale. Lo invita dunque, vista la delicatezza del tema, ad approfondire preliminarmente la questione con gli altri commissari.

Elena MACCANTI (LEGA) afferma di avere alcune questioni di merito da sollevare, ma di voler prima lasciare spazio allo svolgimento delle audizioni.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che appunto alle ore 15 avrà luogo l'audizione informale di rappresentanti delle associazioni di categoria e organizzazioni sindacali del settore dei taxi.

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

La seduta termina alle 15.

AUDIZIONI INFORMALI

Martedì 21 giugno 2022.

Audizione, in videoconferenza, di rappresentanti di associazioni di categoria e organizzazioni sindacali del settore dei taxi nell'ambito dell'esame del disegno di legge C. 3634 Governo recante « Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021 ».

L'audizione informale è stata svolta dalle 15 alle 15.50.