

Audizione del Presidente dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato
Prof. Giovanni Pitruzzella

in merito

al D.L. 133/2014, C. 2629 Governo recante “Misure urgenti per l’apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l’emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”

Ringrazio i componenti della Commissione Ambiente per la possibilità offerta all’Autorità di esprimere le proprie osservazioni su un provvedimento di grande rilevanza sociale ed economica per l’evoluzione competitiva del nostro Paese, sia per la strategicità dei settori interessati, sia per il momento storico in cui colloca.

Data la portata ed ampiezza del Decreto, mi concentrerò solamente su quei punti che rivestono rilievo sotto un profilo concorrenziale.

In linea generale, vanno, senz’altro, valutate con favore quelle norme che contengono misure volte ad indicare un ordine di priorità e di strategicità degli interventi infrastrutturali, prevedendo in tali ipotesi *iter* procedurali semplificati ed uso dei poteri sostitutivi nei casi di inerzia delle amministrazioni preposte all’autorizzazione. Si tratta, infatti, di una impostazione che l’Autorità ha da tempo segnalato nei suoi interventi di *advocacy* al Parlamento ed al Governo.

Al tempo stesso, non posso esimermi dal manifestare qualche preoccupazione per la presenza, in alcune parti del Decreto, di norme che sembrano in qualche misura vincolare la ripresa (o l’effettuazione) di un ciclo di investimenti in infrastrutture al riconoscimento di alcune prerogative ai concessionari uscenti.

I giudizi positivi sull’impostazione del provvedimento e le preoccupazioni concorrenziali verranno di seguito declinati per alcuni settori di attività economica interessati dal provvedimento. In particolare, verranno formulate alcune osservazioni con riferimento alle misure in materia di energia, servizi idrici, servizi ambientali, concessioni autostradali, settore portuale e della logistica, aeroporti ed infine in materia di digitalizzazione del Paese.

Norme in materia di energia

Gli articoli 37 e 38 del Decreto definiscono “di interesse strategico” e costituenti una “priorità a carattere nazionale” (e dunque di pubblica utilità, indifferibili ed urgenti) una serie di infrastrutture di gas naturale (gasdotti di importazione di gas dall'estero, terminali di ri-gassificazione di GNL, stoccaggi di gas naturale e infrastrutture della rete nazionale di trasporto del gas naturale) e le attività di prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi, nonché l’attività di stoccaggio sotterraneo di gas naturale.

L’Autorità ha più volte segnalato in passato la necessità che opere di interesse nazionale quali le infrastrutture energetiche, spesso fondamentali non solo per garantire la sicurezza energetica ma

anche per tutelare la concorrenzialità dei mercati, non siano ritardate od ostacolate da veti locali e/o da lungaggini negli *iter* autorizzativi. Le istanze dei territori devono ovviamente essere prese in adeguata considerazione (magari mutuando dalla prassi del *debàt public* presente in altri Stati), ma all'interno di procedure autorizzative certe nei tempi e negli *iter*. In particolare, una volta autorizzata, l'opera non può più essere ritardata, come di recente avvenuto ad esempio nel caso della necessaria opera di interconnessione elettrica tra la Sicilia ed il continente.

Naturalmente, su materie molto sensibili sotto il profilo ambientale come quelle relative alle trivellazioni a fini di produzione di petrolio e gas, bisogna essere molto cauti e rispettosi delle migliori regole e procedure. In ogni caso, da una prospettiva concorrenziale (e dunque non affrontando i risvolti di politica industriale ed energetica che ovviamente sono molto importanti in questo caso), l'esigenza di incrementare la produzione nazionale di idrocarburi deve essere valutata alla luce delle condizioni generali dei relativi mercati internazionali. Sotto questo profilo, mentre il mercato internazionale del petrolio non appare al momento interessato da elementi di particolare tensione, il mercato del gas naturale è invece interessato da forti tensioni geopolitiche che potrebbero giustificare l'obiettivo di un aumento della produzione nazionale. Resta poi il punto, sottolineato dall'Autorità nella sua ultima segnalazione (AS1137 del 2 luglio 2014)¹ contenente le *"Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2014"*, e su cui il Decreto non interviene, di evitare una eccessiva socializzazione dei costi relativi alla realizzazione delle opere di infrastrutturazione ritenute prioritarie; ciò al fine di non far pesare tali costi su una bolletta energetica pagata dai consumatori finali e già gravata da eccessivi oneri generali di sistema non legati direttamente all'erogazione di energia.

Norme in materia di servizio idrico integrato

Le norme contenute all'articolo 7 del Decreto in materia di gestione delle risorse idriche vanno valutate positivamente in una prospettiva concorrenziale.

Infatti, in primo luogo, si tratta di misure finalizzate a responsabilizzare ulteriormente gli enti locali con riferimento alla partecipazione agli enti di governo dell'ambito territoriale ottimale, al fine di stimolare il consolidamento delle gestioni e spingere ad una loro sempre maggiore efficienza (in particolare tenuto conto della mole di investimenti che si ritiene necessaria al fine di migliorare la *performance* del nostro sistema idrico).

Sotto altro profilo, viene stabilito che l'ente di governo dell'ambito (e non i singoli comuni) deliberi la forma di gestione del servizio idrico integrato tra quelle previste dall'ordinamento comunitario (affidamento con gara, affidamento *in house*, partenariato pubblico-privato), in questo modo limitando le deroghe al principio della gara a quelle situazioni espressamente previste dalla normativa (e giurisprudenza) comunitaria.

Da ultimo, si prevede che sia l'Autorità per l'Energia Elettrica il Gas ed i Servizi Idrici, in caso di scelta per l'affidamento tramite gara, a definire i criteri per individuare il valore di rimborso che il concessionario entrante dovrebbe riconoscere a quello uscente. Si tratta di una scelta che limita fortemente il rischio che tale valore, come peraltro paventato in altri ambiti di attività dall'Autorità in sue passate segnalazioni (distribuzione gas, concessioni per grandi derivazioni idroelettriche), possa assurgere ad una sorta di barriera all'ingresso di nuovi operatori in sede di concorrenza per il mercato nell'aggiudicazione dei servizi idrico integrato.

Norme in materia di servizi ambientali e gestione rifiuti

Con un meccanismo simile a quello previsto per le opere di infrastrutturazione nel settore del gas e dell'*upstream* petrolifero, l'articolo 35 del Decreto prevede che con DPCM entro 90 giorni

¹ Cfr. AS1137 del 2 luglio 2014, in Boll. n. 27/2014 del 07/07/2014.

dall'approvazione definitiva della norma si individuino gli impianti di recupero di energia (termovalorizzatori) e di smaltimento dei rifiuti urbani e speciali (inceneritori), esistenti o da attuare, ritenuti strategici e di interesse nazionale, nonché necessari al raggiungimento di un sistema integrato e moderno di gestione dei rifiuti.

Al fine di evitare sprechi ed investimenti sovradimensionati (con immane conseguenze nelle tariffe pagate dai cittadini-utenti), tutti gli impianti devono essere autorizzati fino alla cd. "saturazione del carico termico" (inteso come il prodotto tra la quantità oraria dei rifiuti smaltiti ed il potere calorifico, dichiarato dal costruttore e confermato dal gestore). Al tempo stesso, l'articolo 35 dimezza i termini richiesti per le procedure autorizzative di espropriazione, di valutazione di impatto ambientale e di autorizzazione integrata ambientale.

Su tali aspetti, di recente l'Autorità ha potuto valutare, in particolare in occasione dell'invio di una segnalazione alla Regione Lazio², come una cattiva gestione del ciclo dei rifiuti, al di là degli innegabili problemi ambientali e di decoro che può comportare, determina anche effetti in termini concorrenziali dal momento che impedisce lo sviluppo di filiere concorrenziali del recupero e del riciclo dei prodotti. Lo sviluppo di tali filiere, invece, potrebbe minimizzare l'uso della discarica che è la forma di smaltimento più costoso.

In questa prospettiva, l'identificazione come strategici di impianti di termovalorizzazione e incenerimento appare una misura funzionale anche allo sviluppo alla filiera della raccolta differenziata e del riciclo dei rifiuti (come insegna l'esperienza di numerosi paesi europei con in testa la Germania), consentendo ai gestori del servizio di raccolta di pianificare le proprie attività sapendo che "gli scarti" della raccolta differenziata troveranno facile smaltimento negli impianti di recupero energetico; ciò consentirebbe al contempo la cessione alla filiera del riciclo solo di rifiuti selezionati, massimizzandone così il valore e permettendo di tal modo riduzioni dei costi sopportati dalla utenza finale per il servizio.

Norme in materia di concessioni autostradali

L'articolo 5 del Decreto contiene un meccanismo normativo che consente ai concessionari di tratte autostradali nazionali di avviare, entro il 31 dicembre 2014, una procedura di modifica del proprio rapporto concessorio (anche mediante l'unificazione di tratte interconnesse, contigue o complementari tra loro). La finalità della norma sembrerebbe quella di assicurare "gli investimenti necessari per gli interventi di potenziamento, adeguamento strutturale, tecnologico ed ambientale" delle autostrade nazionali. Tecnicamente, il concessionario che intende proporre la modifica del rapporto deve predisporre un piano economico finanziario da sottoporre all'ente concedente e richiedere la stipula di un atto aggiuntivo o di una apposita convenzione unitaria (nel caso di accorpamento di più tratte). Tale piano deve assicurare l'equilibrio economico finanziario della gestione (senza oneri a carico dello Stato), nonché la disponibilità delle risorse per realizzare gli investimenti proposti pur prevedendo "un regime tariffario più favorevole" per l'utenza.

Il comma 3 della norma prevede, inoltre, che l'affidamento dei lavori e dei servizi di importo superiore alla soglia comunitaria ulteriori rispetto a quelli previsti dalla vigenti concessioni sia realizzato tramite procedure ad evidenza pubblica ai sensi del Codice degli appalti.

La norma non appare di agevole comprensione e comunque contiene aspetti delicati in una prospettiva concorrenziale. Inoltre, essa si colloca in un contesto che vede alcune concessioni esistenti già scadute (Autostrade centropadane, Autostrade meridionali, A22 del Brennero) ed attualmente in proroga, nonché altre concessioni in scadenza a breve prima del 2020 (Ativa, Torino Val d'Aosta, Autovie Venete, A21 Torino-Piacenza, Salt).

In primo luogo, si deve ricordare che nel settore autostradale le uniche forme di stimolo concorrenziale ad un'attività altrimenti esercitabile in regime di monopolio si riferiscono alla

² Cfr. AS1073 del 31 luglio 2013, in Boll. n. 35/2013 del 09/09/2013.

concorrenza potenziale per il mercato in sede di gara per l'attribuzione della concessione ed alla spinta all'efficienza derivante da forme di regolazione incentivante dei pedaggi.

Detto ciò, e nonostante venga detto esplicitamente al primo comma dell'art. 5 che quanto segue deve essere inteso "nel rispetto dei principi dell'Unione Europea", la norma pare muoversi nel senso della eliminazione di una delle due forme di incentivo concorrenziale possibili, delineando un meccanismo di proroga implicita delle concessioni per le quali si presenta la proposta di modifica del rapporto concessorio. Infatti, la possibilità di unificare titoli concessori, aventi scadenze differenziate, si potrebbe prestare ad accorpamenti idonei ad eliminare del tutto e potenzialmente per periodi significativi un essenziale fattore concorrenziale del settore.

Inoltre, tale meccanismo non appare giustificabile con l'esigenza, resa esplicita dal Decreto, di "assicurare gli investimenti". Da un lato, infatti, si potrebbe trattare, per le concessioni in scadenza, di investimenti in parte previsti e non effettuati nei termini prescritti dal contratto di concessione, dall'altro, appare particolarmente difficile valutare se l'accorpamento sia effettivamente in grado di sviluppare efficienze tali da giustificare ulteriori deroghe all'avvio di procedure di selezione dei concessionari con gara, in ossequio alle norme comunitarie. In ogni caso, si dovrebbe valutare l'esclusione dall'ambito di applicazione della norma delle concessioni già scadute per le quali sono state avviate procedure di selezione con gara.

Si ritiene che, piuttosto che attraverso un implicito prolungamento del rapporto concessorio esistente, gli investimenti infrastrutturali sulla rete autostradale possano (e debbano) essere utilmente assicurati da una assegnazione competitiva delle tratte al gestore più efficiente e da una regolamentazione opportunamente disegnata (in particolare attraverso schemi incentivanti basati sul cd. metodo del *price cap*).

Di non immediata interpretazione anche il richiamo (che compare sia al comma 1 che al comma 2 dell'art. 5) a "un regime tariffario e condizioni di accesso più favorevoli per l'utenza". Qualora tale riferimento venga interpretato quale possibilità di minori pedaggi, a fronte di un prolungamento delle concessioni in essere, si fa presente che la norma non esplicita il termine di confronto rispetto al quale vanno calcolati i minori pedaggi e pertanto si ripropongono *in toto* le considerazioni appena esposte in merito alla superiorità, sotto un profilo concorrenziale, di una regolazione incentivante ed un meccanismo di gara competitiva per l'attribuzione della concessione. Se, invece, il cenno a condizioni più favorevoli per l'utenza non significa una riduzione dei pedaggi rispetto al valore attuale, ma solamente una loro minore crescita, a maggior ragione, l'eventuale prolungamento delle concessioni in essere apparirebbe ancora più ingiustificato, in quanto la riduzione della concorrenza derivante dal mancato esperimento di procedure concorsuali non verrebbe compensata da un miglioramento significativo delle condizioni praticate agli utenti.

Quanto infine alla norma di cui al comma 3, relativa al regime di affidamento dei lavori e dei servizi connessi agli investimenti, si ricorda che ai sensi della normativa comunitaria, ai concessionari sarebbe possibile derogare all'obbligo di affidamento tramite evidenza pubblica solamente nel caso la stessa concessione sia stata affidata tramite gara. Posto che gli attuali concessionari autostradali sono tutti affidatari diretti del titolo concessorio (oltre che beneficiari in qualche caso di proroghe dello stesso), la norma in discussione pare prevedere l'obbligo di gara solo per lavori "ulteriori" rispetto a quelli previsti dalla convenzione (ed evidentemente non ancora effettuati).

Si ritiene, pertanto, che l'articolo 5 meriti un sostanziale ripensamento al fine di tener conto di tutto quanto sin qui esposto.

Norme in materia portuale

L'art. 29 del Decreto prevede l'adozione (con DPCM) di un piano strategico nazionale della portualità e della logistica (entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione), che contempli anche la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle autorità portuali esistenti.

Da notizie di stampa³, sembrerebbe che l'intenzione del Governo sia di proporre una riforma del sistema portuale/logistico orientata ad una forte razionalizzazione delle Autorità portuali ed alla creazione di realtà di dimensione capace di attivare investimenti di rilievo al fine di potenziare le infrastrutture esistenti.

L'Autorità, ancorché non rientri tra le sue competenze la definizione dell'assetto portuale nazionale, ritiene nel complesso positivo, sotto il profilo squisitamente concorrenziale, il disegno governativo. Nella già citata segnalazione AS1137 del 2 luglio 2014, infatti, l'Autorità aveva per l'ennesima volta posto l'attenzione sulla commistione tra funzioni di regolazione e attività di gestione nelle operazioni portuali, ritenendo tale commistione uno dei principali problemi in grado di originare non solo conflitti di interessi, ma anche ostacoli alla concorrenza, là dove nuove imprese intendano entrare sul mercato dei servizi portuali. L'Autorità auspicava, pertanto, una totale separazione delle attività di impresa portuale da quelle di regolazione e di controllo del porto, limitando esclusivamente a quest'ultima funzione l'operare delle Autorità portuali⁴.

E' chiaro che una riforma del sistema delle Autorità portuali che ne riduca sostanzialmente il numero dalle attuali 24 appare una misura che, di per sé, è idonea a spezzare molti di quei nessi locali che determinano in numerose aree del Paese la commistione citata.

Una riduzione e razionalizzazione delle autorità di regolazione portuali appare, inoltre, una misura in grado di esercitare un effetto anche sulle altre due criticità concorrenziali individuate dall'Autorità nella citata segnalazione AS1137 e cioè: la durata eccessiva delle concessioni di aree e banchine portuali, spesso assentite in base ad affidamenti diretti e la presenza di ambiti di riserva legale previsti per le attività di servizi tecnico-nautici, molto spesso non giustificati da adeguate motivazioni inerenti la sicurezza dello svolgimento delle operazioni portuali e che si traducono in rendite di posizione a favore dei soggetti che ne beneficiano.

Norme in materia aeroportuale

Il comma 11 dell'articolo 1 del Decreto prevede che “per consentire l'avvio degli investimenti” siano approvati con Decreto del MIT, di concerto con il MEF, i contratti di programma sottoscritti da ENAC con i gestori aeroportuali degli aeroporti di interesse nazionale. Gli aeroporti “di interesse nazionale” (così come emerge dai documenti relativi al Piano Nazionale degli aeroporti disponibile sul sito della Camera dei Deputati) sono 36 e rappresentano di fatto l'intera dotazione aeroportuale del Paese⁵.

³ Cfr., da ultimo, Affari&Finanza di Repubblica del 22 settembre 2014.

⁴ L'Autorità, nella citata segnalazione, proponeva alcune modifiche normative per eliminare tale commistione:

- rafforzare il divieto di cui all'articolo 6, comma 6, della legge n. 84/94, anche prevedendo la possibilità di comminare sanzioni qualora esso non sia rispettato, al fine di impedire alle Autorità portuali di svolgere, direttamente o attraverso società partecipate, qualsiasi tipo di attività, siano esse operazioni portuali, siano invece ogni altra attività industriale e commerciale all'interno dei porti;
- rafforzare la previsione di cui all'articolo 23, comma 5, della legge n. 84/94, anche prevedendo la possibilità di comminare sanzioni qualora essa non sia rispettata, al fine di imporre l'effettiva ed immediata dismissione delle partecipazioni di maggioranza delle Autorità portuali nelle imprese che svolgono servizi portuali, mediante processi trasparenti e non discriminatori di privatizzazione.

⁵ Gli aeroporti di interesse nazionale previsti nel piano sono: 1) gli aeroporti inseriti nel “core network” delle reti TEN-T: Bergamo Orio al Serio, Bologna, Genova, Milano Linate, Milano Malpensa, Napoli, Palermo, Roma Fiumicino, Torino, Venezia; 2) gli aeroporti inseriti nel “comprehensive network” delle reti TEN-T con più di un milione di passeggeri annui (Alghero, Bari, Brindisi, Cagliari, Catania, Firenze, Lamezia Terme, Olbia, Pisa, Roma Ciampino, Trapani, Treviso, Verona.) ovvero con più di 500.000 passeggeri annui, ma in possesso di caratteristiche quali l'unicità regionale o la collocazione in territori di scarsa accessibilità, ovvero gli aeroporti indispensabili per la continuità territoriale (Ancona, Pescara, Reggio Calabria, Trieste, Lampedusa, Pantelleria); 3) gli aeroporti non inseriti nelle reti TEN-T ma con volumi di traffico in forte crescita e vicini ad un milione di passeggeri (Rimini) oppure destinati alla delocalizzazione del traffico di grandi aeroporti (Salerno).

Di questi, i grandi aeroporti con più di 10 milioni di passeggeri (il sistema aeroportuale romano, quello di Milano e Venezia) hanno sottoscritto negli anni scorsi, ai sensi dell'art. 17, comma 34-bis del D.L. n. 78/2009 convertito con legge n. 102/2009, contratti di programma "in deroga" alla normativa comunitaria in tema di diritti aeroportuali (direttiva 2009/12/CE). Per i due grandi sistemi aeroportuali di Roma e Milano, i contratti di programma andranno a scadere insieme alla Concessione aeroportuale nel 2041; per Venezia il contratto scadrà nel 2021.

Nel frattempo ENAC ha sottoscritto con altri importanti aeroporti nazionali (Catania, Palermo, Pisa, Napoli, Bari, Brindisi, Bologna, Cagliari) contratti di programma di breve durata in qualche caso già scaduti o in scadenza entro breve.

Così come formulata, la norma contenuta al comma 11 dell'articolo 1 del Decreto consentirebbe di estendere di fatto all'intero panorama delle infrastrutture aeroportuali italiane il perimetro della "deroga" ai criteri di determinazione dei diritti aeroportuali definiti dalla normativa europea. Si deve, infatti, osservare che la normativa comunitaria vigente in tema di diritti aeroportuali (direttiva 2009/12/CE) è frutto di un'evoluzione in sede europea che, partendo da una definizione *ex ante* dei corrispettivi da parte del gestore monopolista, ha portato ad un approccio basato sulla auto-regolamentazione del mercato e solo in ultima istanza sull'intervento coercitivo dell'organismo di vigilanza, chiamato a dirimere disaccordi. In altri termini, la direttiva 2009/12/CE auspicava l'introduzione di un *level playing field* regolatorio consistente nell'obbligo di consultazione e nell'allentamento dei vincoli regolatori *ex ante*. Tale impostazione può avere funzione pro-concorrenziale, posto che la concorrenza fra infrastrutture non la si fa solo con i prezzi (tantomeno in un settore in cui i costi aeroportuali incidono in misura modesta sui prezzi finali per l'utente), ma con gli investimenti e l'innovazione. La norma contenuta al comma 11 dell'art. 1 del Decreto potrebbe introdurre una ulteriore rigidità, prevedendo la possibilità di assoggettare al criterio della regolamentazione dei diritti *ex ante* la totalità degli aeroporti nazionali. Questa definizione *ex ante* dei criteri, da un lato, potrebbe portare all'emersione di rendite di breve periodo da parte dei gestori (ed in questo caso si dovrebbero prevedere meccanismi di controllo, che nel testo del Decreto non si ravvedono, al fine di verificare che tali rendite vadano in tutto od in parte agli investimenti), dall'altro sottrae al potere negoziale dei vettori (in particolare quelli con un *network* di medio raggio molto ramificato sul territorio nazionale) la possibilità di definire i corrispettivi per i diritti aeroportuali per via negoziale.

Da ultimo, si osserva che la neocostituita Autorità di regolazione dei Trasporti, individuata dal D.L. 1/2012 quale Autorità competente in materia di diritti aeroportuali, ha approvato (e pubblicato lo scorso 22 settembre sul proprio sito istituzionale), dopo aver effettuato una consultazione presso tutti gli *stakeholders*, una serie di provvedimenti di definizione dei criteri con cui gestori aeroportuali e vettori potranno liberamente negoziare i corrispettivi aeroportuali ai sensi della direttiva 2009/12/CE⁶. La sovrapposizione tra il comma 11 dell'articolo 1 del Decreto e le delibere del regolatore di settore rischia, dunque, di introdurre un ulteriore elemento di incertezza nel già difficile contesto regolatorio del settore aeroportuale. Si propone, pertanto, di considerare l'opportunità di eliminare il citato comma 11.

Norme in materia di reti di telecomunicazioni

In tale settore, considerato il grave ritardo dell'Italia nel processo di digitalizzazione e nel raggiungimento degli obiettivi dell'Agenda Digitale 2020, non possono che essere valutati con favore gli incentivi economici previsti dall'art. 6 del Decreto, "in via sperimentale", per la realizzazione di infrastrutture di rete fissa, mobile, *wifi* e satellitare, atte a fornire servizi Internet a banda ultra larga.

⁶ Cfr. Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali (Modelli 1, 2 e 3), pubblicati sul sito dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

In particolare, la norma di cui al nuovo comma 7-ter lettera d), art. 33 del D.L. n. 179/2012 appare finalizzata ad agevolare gli investimenti privati nelle aree che i piani industriali degli operatori di telecomunicazioni al momento lascerebbero sguarnite di infrastrutture di rete per la banda ultra larga, e dunque aree a fallimento di mercato. Pertanto, la stessa va a sostegno degli investimenti da attuare nell'ambito del Piano Nazionale Banda Ultra Larga, per lo sviluppo della banda ultra larga nelle aree territoriali afflitte da *digital divide* incapaci di attrarre sufficienti capitali privati. Va valutata positivamente anche la neutralità tecnologica dei progetti ammessi, dato che la disposizione non è limitata ad una tecnologia particolare, ma si riferisce a tutte le modalità di accesso, quindi su reti fisse, mobili, *wifi* e satellitari.

Inoltre, il nuovo comma 7-quater dell'art. 33 del D.L. n. 179/2012 introdotto dall'art. 6 del Decreto, prevede che siano ammessi ai benefici fiscali, di cui al successivo comma 7-quinquies, anche gli investimenti realizzabili nei Comuni con più di 50.000 abitanti, per lo sviluppo di reti infrastrutturali con connessioni superiori ai 100 Mbps, in aree tecnicamente non a fallimento di mercato: infatti, tali benefici sono accordati anche laddove sia già operativa una rete a banda ultra larga che non sia idonea a garantire a tutti gli utenti potenziali una velocità di *download* pari almeno a 100 Mbps. In pratica, si tratta della situazione attuale di quasi tutte le città italiane.

Questa ultima previsione potrebbe implicare forme di contribuzione pubblica al finanziamento di investimenti, dando impulso alla realizzazione di reti alternative. Ciò, oltre a favorire l'insorgere di una effettiva concorrenza nel mercato, certamente faciliterebbe il raggiungimento di uno degli obiettivi dell'Agenda Digitale europea, consistente nel 50% di linee attive Internet con velocità di trasmissione dei dati superiori a 100 Mbps, entro il 2020. Risultato questo di grande rilievo se si considera che, attualmente, vi sono soltanto poche aree di alcune città italiane dotate di una copertura al 100% della popolazione residente con reti con connessioni superiori ai 100 Mbps.

Ciò premesso, si evidenzia altresì che l'attuazione concreta di tali disposizioni e le modalità con le quali saranno svolte le procedure per l'ammissione ai benefici saranno cruciali ai fini della tutela della concorrenza. Sotto tale ultimo aspetto, occorrerà attendere la pubblicazione dei decreti ministeriali del MISE che stabiliranno "condizioni, criteri, modalità ed altre disposizioni attuative dei commi 7-ter e 7-quater", che andranno adottati avendo riguardo anche ai profili di compatibilità con la normativa in materia di aiuti di stato.

Infine, l'art. 6 del Decreto introduce alcune previsioni, auspiccate anche dall'Autorità nella sopra citata segnalazione AS1137, dirette a semplificare il regime autorizzativo delle opere di costruzione o di modifica delle infrastrutture di rete a banda larga mobile, allo scopo soprattutto di favorire lo sviluppo delle reti mobili LTE, riducendone i costi diretti e indiretti di realizzazione.

In particolare, viene inserito nel Codice delle comunicazioni elettroniche (d.lgs. n. 259/2003), l'art. 87-ter, il quale prevede che possano essere effettuate con un'autocertificazione, da inviare contestualmente alla realizzazione dell'intervento, le modifiche degli impianti già abilitati che comportino aumenti delle altezze non superiori a un metro e aumenti della superficie di sagoma non superiori a 1,5 metri quadrati, al fine di accelerare la realizzazione degli impianti di banda larga mobile.

Sul punto, sarebbe auspicabile estendere le misure di semplificazione amministrativa, nei limiti del possibile e tenuto conto delle esigenze di tutela della sicurezza, anche agli interventi di miglioramento e/o ampliamento riguardanti le altre reti di telecomunicazioni a banda larga (fisse, satellite, *wifi*).