

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

lità sul mercato, l'Autorità non ha tuttavia ritenuto che esso potesse ritenersi non duplicabile a costi socialmente sostenibili e, dunque, configurare un'ipotesi di infrastruttura essenziale (cosiddetta *essential facility*), con il conseguente obbligo a contrarre in capo a Trenitalia.

In conclusione, l'Autorità ha evidenziato nel proprio parere l'opportunità di accelerare il più possibile il processo di liberalizzazione del settore, procedendo all'espletamento delle gare entro il termine normativamente previsto del 31 dicembre 2003, secondo modalità tali da non discriminare tra le diverse imprese partecipanti. In tal senso, laddove l'amministrazione regionale già disponesse del materiale rotabile necessario per lo svolgimento del servizio, essa dovrebbe limitarsi ad aggiudicare il servizio all'impresa in grado di garantirne la gestione più efficiente, mettendo a disposizione dell'aggiudicatario il materiale rotabile di cui risulti titolare. Ove invece l'amministrazione regionale non disponesse di materiale rotabile proprio, l'Autorità ha rilevato in primo luogo l'opportunità di garantire che nella selezione del nuovo gestore del servizio, la disponibilità attuale del materiale rotabile non costituisca un fattore di discriminazione tra gli stessi partecipanti; inoltre, la gara dovrebbe essere aggiudicata all'impresa in grado di offrire il servizio alle condizioni economicamente più vantaggiose, predisponendo un bando di gara che valuti congiuntamente le offerte relative alla gestione del servizio di trasporto e le caratteristiche e la qualità del materiale rotabile e che preveda l'avvio dell'attività da parte dell'aggiudicatario nel più breve tempo compatibile per l'acquisizione del materiale rotabile necessario per la prestazione del servizio (24-36 mesi).

Tali soluzioni avrebbero il pregio, secondo quanto espresso dall'Autorità nella segnalazione, di consentire l'avvio delle procedure concorsuali, favorendo al contempo la formazione di un mercato della produzione e del *leasing* del materiale rotabile e garantendo per questa via l'ingresso di nuovi operatori sul mercato. Sarebbe, infine, auspicabile che il periodo transitorio normativamente previsto venisse utilmente impiegato al fine di consentire alle imprese partecipanti alle gare di reperire il materiale rotabile necessario per l'espletamento del servizio, evitando in tal modo il rischio di un ulteriore slittamento del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario locale.

*SEGNALAZIONE SULLA SEPARAZIONE TRA GESTIONE DELLE INFRASTRUTTURE
E SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO*

Nell'agosto 2003, su richiesta della Regione Lombardia, l'Autorità ha espresso alcune osservazioni, ai sensi degli articoli 21 e 22 della legge n. 287/90, in merito alla compatibilità con la normativa a tutela della concorrenza del contratto stipulato nell'agosto 2002 tra Rete Ferroviaria Italiana Spa (RFI) e Trenitalia Spa, avente ad oggetto la locazione a favore di quest'ultima delle aree e relativi immobili di alcuni terminali merci presenti sul territorio italiano e, più in generale, in merito al principio di separazione tra gestione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto ferroviario contenuto all'articolo 20 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, di attuazione delle

direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE³⁸. Più specificamente, con il contratto in questione, RFI ha concesso in locazione a Trenitalia il complesso delle aree, degli immobili e degli impianti relativi a 61 terminali merci dislocati nella varie Regioni italiane, fermo restando l'obbligo per Trenitalia di garantire la prestazione dei relativi servizi alle imprese di trasporto ferroviario a condizioni eque, trasparenti e non discriminatorie.

Nella segnalazione l'Autorità ha innanzitutto evidenziato che la normativa comunitaria e nazionale di liberalizzazione del trasporto ferroviario è incentrata sul principio di separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'attività di trasporto e sulla previsione di un accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura a favore delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie stabilite nel territorio comunitario e in possesso di licenza. A tal fine, la direttiva 2001/12/CE ha stabilito che gli Stati membri adottino le misure necessarie per garantire che le funzioni essenziali che determinano l'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura siano *“attribuite a enti o società che non prestano a loro volta servizi di trasporto ferroviario”*. Gli Stati membri possono, tuttavia, incaricare le imprese ferroviarie o qualsiasi altro organismo della riscossione dei diritti e attribuire loro la responsabilità di gestione dell'infrastruttura. Inoltre, la direttiva 2001/14/CE ha affermato la necessità di garantire l'indipendenza, sul piano giuridico, organizzativo e decisionale, del soggetto incaricato della determinazione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle imprese ferroviarie, anche al fine di rispettare la riservatezza delle informazioni commerciali ricevute dal gestore dell'infrastruttura.

A livello nazionale, il principio di autonomia e indipendenza tra le imprese che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria e quelle che svolgono attività di trasporto, nonché il diritto di accesso all'infrastruttura da parte di queste ultime, è stato da ultimo ribadito dal decreto legislativo n. 188/03, di attuazione delle direttive comunitarie 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, che prevede espressamente che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sia un soggetto autonomo e indipendente sul piano giuridico, organizzativo e decisionale dalle imprese che offrono servizi di trasporto.

Nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, l'Autorità ha rilevato che l'attuale assetto organizzativo del Gruppo FS non soddisfa i principi di autonomia e di separazione decisio-

³⁸ Direttiva 2001/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie; direttiva 2001/13/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alle licenze alle imprese ferroviarie, che modifica la direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie; direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, in GUCE L 75/1, del 15 marzo 2001.

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

nale, in quanto le società RFI e Trenitalia continuano a configurarsi come un'unica entità economica. Ciò premesso, l'Autorità ha evidenziato che l'affidamento a Trenitalia della gestione di una parte sostanziale della rete di terminali merci contrasta con il principio di separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto e, in particolare, con l'esigenza che l'esercizio di alcune funzioni finalizzate a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete e alle attrezzature di servizio sia affidato a un soggetto indipendente dalle imprese ferroviarie sul piano giuridico, organizzativo e decisionale.

Peraltro, l'Autorità ha evidenziato che lo stesso decreto legislativo n. 188/03 prevede all'articolo 20 che il gestore dell'infrastruttura, laddove non sia in condizione di fornire alcuni servizi, provveda, entro un anno dall'entrata in vigore del decreto, ad affidare la gestione di tali servizi a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie. Tale disposizione consente che il principio di neutralità e indipendenza del gestore dell'infrastruttura venga di fatto disatteso per un ulteriore periodo di un anno a far data dall'entrata in vigore del decreto, garantendo in tal modo a Trenitalia di continuare a godere di un indubbio vantaggio concorrenziale.

L'Autorità ha, pertanto, affermato che la circostanza che Trenitalia continua a gestire una parte sostanziale della rete di terminali merci esistente sul territorio nazionale in virtù del contratto sottoscritto tra RFI e Trenitalia, nonché la possibilità per Trenitalia di proseguire legittimamente tale gestione in virtù del disposto di cui all'articolo 20 del decreto legislativo n. 188/03 per un ulteriore anno dalla sua entrata in vigore, determinano l'attribuzione di un vantaggio competitivo a favore di Trenitalia in contrasto con la normativa di liberalizzazione del settore ferroviario, nonché con i principi a tutela della concorrenza, e dimostrano l'insufficienza della separazione fino ad oggi adottata, sul piano formale e sostanziale, tra le società RFI e Trenitalia e tra queste ultime e la società *holding* FS. In conclusione, al fine di non vanificare i risultati positivi conseguiti dal processo di liberalizzazione del settore, l'Autorità ha ancora una volta sottolineato come la separazione contabile e quella societaria debbano rappresentare soltanto dei passaggi intermedi verso una separazione più sostanziale tra la gestione della rete e l'attività di trasporto, auspicando l'adozione di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

TRASPORTI MARITTIMI

Nel corso dell'anno l'Autorità ha effettuato due interventi di segnalazione in merito alla regolamentazione delle aree portuali (**SEGNALAZIONE SUI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE ALL'INTERNO DI ALCUNE AREE PORTUALI**) e del servizio di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli (**SEGNALAZIONE SUI SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO MARITTIMO NEL GOLFO DI NAPOLI**).

SEGNALAZIONE SUI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE ALL'INTERNO DI ALCUNE AREE PORTUALI

Nell'agosto 2003 l'Autorità, nell'esercizio dei poteri consultivi previsti dall'articolo 21 della legge n. 287/90, ha trasmesso ai Presidenti di Camera e Senato, al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, nonché ai Presidenti delle autorità portuali di Civitavecchia e Genova, una segnalazione in relazione alle distorsioni della concorrenza derivanti da alcune disposizioni della disciplina sul riordino della legislazione in materia portuale, contenuta nella legge 28 gennaio 1994, n. 84. In particolare, tale normativa ha promosso un processo di progressiva liberalizzazione dei servizi di interesse generale all'interno dei porti, disponendo che le autorità portuali affidino in concessione questi servizi mediante gare ad evidenza pubblica. Tuttavia, l'articolo 23, comma 5 della legge n. 84/94, relativo alla gestione del personale portuale, ha previsto che le autorità portuali istituite nei porti in cui le organizzazioni portuali svolgevano servizi di interesse generale potevano continuare a svolgere in tutto o in parte tali servizi, utilizzando fino ad esaurimento degli esuberi il personale dipendente esistente, anche attraverso la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria.

L'Autorità ha rilevato che tale disposizione, se poteva trovare una qualche giustificazione nel primo periodo di attuazione della riforma in ragione della necessità di tutelare la manodopera che risultava in esubero, appariva ormai, a distanza di quasi un decennio dall'entrata in vigore della legge, in contrasto con i principi di concorrenza, potendo presumere che il personale allora in esubero avesse trovato un'adeguata collocazione lavorativa.

Una conferma delle potenzialità distorsive insite in tale disposizione è stata rinvenuta in due provvedimenti assunti, rispettivamente, dall'autorità portuale di Civitavecchia e di Genova. In entrambi i casi, servizi di interesse generale sono stati affidati a società partecipate dalle autorità portuali, senza ricorrere all'esperimento di procedure di gara ad evidenza pubblica, eludendo in tal modo il confronto concorrenziale per la scelta del soggetto fornitore dei servizi più idoneo.

L'Autorità, pertanto, al fine di evitare ingiustificate restrizioni della concorrenza, ha auspicato l'abrogazione dell'articolo 23, comma 5 della legge n. 84/94, invitando in ogni caso le autorità portuali ad adottare provvedimenti maggiormente coerenti con i principi di tutela della concorrenza, in modo da consentire lo svolgimento nei porti di servizi di interesse generale anche da parte di imprese diverse da quelle costituite dalle stesse autorità portuali.

SEGNALAZIONE SUI SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO MARITTIMO NEL GOLFO DI NAPOLI

Nel novembre 2003 l'Autorità ha formulato alcune considerazioni, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e al Presidente della Regione Campania in merito ad alcune ini-

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

ziative adottate dalla Regione Campania ai fini dell'organizzazione dei servizi pubblici di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli.

L'attuale assetto dei servizi pubblici di trasporto marittimo verso le isole del Golfo di Napoli è contenuto in un documento della Regione Campania del marzo 2001, denominato *“Linee Guida dell'organizzazione oraria e tariffaria dei servizi pubblici di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli”* e finalizzato alla realizzazione di una rete di trasporto integrata, rispondente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari e in grado di assicurare la continuità territoriale fra le isole e la terraferma. In particolare, nelle *Linee Guida* venivano stabiliti nuovi requisiti “minimi” di servizio pubblico per i collegamenti tra la costiera partenopea e le isole del Golfo, attraverso una ridefinizione degli orari (indicazione della frequenza delle corse in termini di intervalli di tempo minimo e massimo di attesa tra una partenza e l'altra) e delle tariffe (introduzione di un abbonamento per pendolari e residenti, aumento della tariffa ordinaria per gli aliscafi e indicazione di requisiti minimi per l'ottenimento della tariffa turistica per gruppi). La concreta attuazione delle *“Linee Guida”* è stata realizzata dalla Regione mediante un “documento di adesione”, sottoscritto da alcuni soggetti pubblici e privati, con cui alcuni armatori operanti nel Golfo si sono impegnati a rispettare quanto previsto nelle *“Linee Guida”*, in ordine alle frequenze, agli orari e alle tariffe da garantire obbligatoriamente all'utenza (cosiddetti “servizi minimi”).

L'Autorità, che già in passato aveva sottolineato l'esistenza di elementi idonei ad ostacolare la concorrenza nell'ambito dei servizi di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli³⁹, ha valutato le nuove modalità organizzative di tali servizi stabilite dalla Regione Campania non conformi ai principi di trasparenza e proporzionalità. Al riguardo, l'Autorità ha in primo luogo rilevato che la Regione, al fine di estendere gli obblighi di servizio pubblico ai collegamenti con aliscafo per pendolari e residenti, era intervenuta invitando il Ministero dei trasporti ad innalzare le tariffe ordinarie per aliscafi praticate da Caremar. Ciò ha facilitato un riallineamento verso l'alto di tutto il sistema dei prezzi dei trasporti nel Golfo, in quanto le tariffe di Caremar rappresentano il “prezzo focale” di mercato. In secondo luogo, la Regione ha di fatto imposto agli operatori presenti nel Golfo di Napoli di applicare una tariffa minima per i gruppi, impedendo l'instaurarsi di una concorrenza di prezzo per un servizio offerto in libera concorrenza. Infine, l'affidamento dei servizi “minimi” è avvenuto a favore degli armatori che già operavano sulle tratte del Golfo, in assenza di procedure di gara e senza la previsione di un limite temporale.

³⁹ SEGNALAZIONE SULLE AUTORIZZAZIONI ALL'APPRODO PER I SERVIZI DI LINEA CON LE ISOLE, in Bollettino n. 39/95; SEGNALAZIONE SUI SERVIZI MARITTIMI DI LINEA NAPOLI-CAPRI, in Bollettino n. 34-35/97 e, in generale, SEGNALAZIONE SUL PIANO DI RIORDINO DEL GRUPPO FINMARE, in Bollettino n. 26/99.

L’Autorità ha ritenuto opportuno sottolineare che, in presenza di oneri di servizio pubblico, appare preferibile l’assegnazione di un sussidio esplicito e trasparente ai soggetti incaricati, che risulti proporzionato ai benefici sociali prodotti e non comprima gli spazi di competitività disponibili per l’offerta di altri servizi. In tal senso, l’Autorità ha auspicato il ricorso a procedure concorsuali per l’assegnazione dei “servizi minimi”, così da minimizzare il sussidio e selezionare in maniera trasparente il soggetto più efficiente. Tale soluzione avrebbe consentito di concentrare l’intervento regolatorio ai soli servizi che non possono essere offerti in concorrenza, evitando le distorsioni derivanti dalla possibilità di sussidi incrociati.

All’assenza di gare ha fatto altresì riscontro l’adozione nel febbraio 2003, da parte della Regione Campania, di un regolamento per il rilascio delle autorizzazioni triennali per l’espletamento dei servizi di trasporto marittimo pubblico di linea non sottoposti a specifici obblighi, il quale attribuiva una preferenza nell’affidamento di tali servizi agli operatori già attivi sulla rotta interessata, con ciò determinando una rilevante barriera regolamentare all’accesso di nuovi entranti. A questo proposito, l’Autorità ha ribadito che ogni qualvolta l’attività possa essere svolta in concorrenza viene meno la necessità di assicurare privilegi all’impresa incaricata del servizio pubblico, poiché il libero mercato è in grado di fornire un’offerta sufficiente di servizi negli orari ritenuti essenziali per la collettività. La priorità accordata all’impresa che già svolgeva il “servizio minimo” poteva eventualmente trovare una giustificazione soltanto laddove avesse consentito a tale operatore di ottenere significative economie di costo, consentendo così la riduzione del sussidio a carico dell’amministrazione.

Infine, l’Autorità si è espressa in merito alle modalità di affidamento del servizio di trasporto marittimo nell’area costiera campana tra Monte di Procida e Sapri, denominato “*Metrò del Mare*”. Benché tale servizio sia stato affidato attraverso una procedura di gara, non sono stati ottenuti gli attesi benefici derivanti dal confronto competitivo tra più imprese, considerato che alla gara del 2002 ha partecipato un unico soggetto, ovvero un raggruppamento temporaneo di imprese (RTI), composto dai quattro principali operatori del Golfo di Napoli, per un corrispettivo sostanzialmente identico alla base d’asta. Al riguardo, l’Autorità ha evidenziato che nel bando di gara non era stata prevista alcuna limitazione alla partecipazione di RTI formati da soggetti che singolarmente sarebbero stati in grado di soddisfare i requisiti finanziari e tecnici richiesti nella selezione. L’Autorità ha pertanto auspicato che la predisposizione dei bandi di gara favorisca la più ampia partecipazione alle imprese, accentuando il confronto concorrenziale tra le stesse ed evitando che la costituzione di RTI si presti ad un uso restrittivo della concorrenza.

TRASPORTI SU STRADA

Nel periodo di riferimento l’Autorità ha sanzionato un’inottemperanza all’obbligo di comunicazione preventiva delle operazioni di concentrazione (EURACO-RAMO DI AZIENDA DI RASIMELLI & COLETTI) ed effettuato un inter-

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

vento di segnalazione in relazione a distorsioni della concorrenza nel mercato del servizio di taxi (**SEGNALAZIONE SULLE DISTORSIONI DELLA CONCORRENZA NEL MERCATO DEL SERVIZIO TAXI**).

EURACO-RAMO DI AZIENDA DI RASIMELLI & COLETTI

Nel luglio 2003 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio condotto nei confronti delle società Rasimelli Coletti & Co Spa (già Euraco Srl) e Freight Sistema Italia Spa, per inottemperanza all'obbligo di comunicazione preventiva di un'operazione di concentrazione. In particolare, l'operazione, tardivamente comunicata all'Autorità, riguardava l'acquisizione da parte di Euraco Srl, divenuta Rasimelli Coletti & Co contestualmente all'operazione e controllata da Freight Sistema Italia, del ramo di azienda Rasimelli, attivo a livello nazionale nella spedizione per conto terzi di merci su strada.

L'operazione in esame, comportando l'acquisizione del controllo di parte di un'impresa costituiva una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b) della legge n. 287/90 ed era soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva in quanto il fatturato realizzato a livello nazionale dall'impresa acquisita nell'ultimo esercizio era superiore alla soglia di cui all'articolo 16, comma 1 della legge n. 287/90. Peraltro, in considerazione del fatto che Freight Sistema Italia aveva provveduto a comunicare spontaneamente, seppure tardivamente, l'operazione, del breve lasso di tempo intercorso tra la realizzazione dell'operazione e la sua comunicazione, nonché della modesta incidenza concorrenziale della concentrazione, l'Autorità ha ritenuto opportuno comminare, ai sensi dell'articolo 19, comma 2 della legge n. 287/90, una sanzione a carico della società acquirente di 4.260 euro.

SEGNALAZIONE SULLE DISTORSIONI DELLA CONCORRENZA NEL MERCATO DEL SERVIZIO TAXI

Nel marzo 2004 l'Autorità ha effettuato un intervento di segnalazione, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/90, in relazione alle distorsioni della concorrenza che emergono nella prestazione del servizio taxi. La vigente normativa (legge 15 gennaio 1992, n. 21, “*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*”) subordina lo svolgimento dell'attività all'ottenimento di un'apposita licenza rilasciata dalle amministrazioni comunali attraverso un bando di concorso pubblico. La licenza è riferita al singolo veicolo adibito a taxi, non essendo consentito il cumulo di più licenze in capo al medesimo soggetto. La disciplina della prestazione del servizio di taxi è, tuttavia, riservata ai Comuni i quali sono competenti a stabilire: il numero e la tipologia dei veicoli, i requisiti e le condizioni per il rilascio della licenza, le modalità di svolgimento del servizio, nonché i criteri per la determinazione delle tariffe.

Nella segnalazione l'Autorità ha osservato, in via preliminare, che il servizio di taxi risulta generalmente caratterizzato, in gran parte dei principali Comuni italiani, da una insufficiente apertura alla concorrenza, che si mani-

festa in una domanda da parte dei consumatori non pienamente soddisfatta, risultando la densità di taxi in rapporto alla popolazione in molti casi inadeguata. In tale contesto, l'Autorità ha sottolineato che, sebbene la normativa vigente attribuisca ai Comuni la competenza in ordine alla determinazione del numero dei veicoli da adibire al servizio di taxi, e quindi ad incrementare eventualmente le licenze a fronte di un'insufficienza dell'offerta, tale facoltà incontra una forte resistenza da parte degli operatori del settore, favorevoli al mantenimento delle restrizioni quantitative. Infatti, benché le licenze siano state originariamente rilasciate gratuitamente da parte delle autorità pubbliche, le stesse sono state sovente alienate sulla base di valori economici di volta in volta crescenti in termini reali, circostanza questa che, di per sé, riflette la scarsità del numero delle licenze.

Nell'ambito della definizione di possibili soluzioni volte a promuovere una maggiore apertura alla concorrenza dei mercati locali del servizio di taxi, l'Autorità ha riconosciuto la necessità di tener conto delle problematiche avanzate dai conducenti di taxi, attraverso misure che consentano un ampliamento dell'offerta accompagnate da appositi meccanismi di "compensazione" che permettano di limitare gli effetti sfavorevoli sugli operatori già presenti sul mercato. Nell'ottica di pervenire ad un graduale processo di liberalizzazione del settore, l'Autorità ha suggerito alle amministrazioni interessate una serie di possibili interventi. Una prima tipologia di intervento, idonea ad incrementare il numero delle licenze, può essere rappresentata dal ricorso ad una procedura d'asta, a seguito della quale le amministrazioni potrebbero rilasciare delle nuove licenze, a titolo oneroso. Gli introiti derivanti da tale procedura potrebbero essere impiegati per compensare "una tantum" gli attuali titolari delle licenze. Una diversa soluzione consiste nella possibilità, da parte delle amministrazioni, di incrementare il numero delle licenze mediante la distribuzione, a titolo gratuito, agli operatori del settore di un'ulteriore licenza. Questi ultimi potrebbero, poi, procedere alla vendita della nuova licenza, realizzandone un ricavo, oppure sfruttare entrambe le licenze mediante affidamento della seconda licenza ad un altro operatore, mantenendone la titolarità. Affinché tale misura sia pienamente efficace, la nuova licenza dovrebbe essere ceduta, ovvero utilizzata, entro un congruo periodo di tempo, compatibile con il graduale processo di liberalizzazione. La misura proposta richiederebbe, tuttavia, la modifica della vigente normativa nel senso di consentire ad un medesimo soggetto di cumulare più licenze per l'esercizio del servizio taxi, nonché di poter essere sostituiti alla guida da chiunque risulti in possesso dei requisiti richiesti.

Infine, l'Autorità ha suggerito una serie di misure collaterali che potrebbero essere attuate per facilitare il riassorbimento dello squilibrio tra domanda e offerta del servizio taxi. In particolare, queste potrebbero consistere: *i)* nel rilascio di licenze *part-time*, onde permettere una maggiore copertura del servizio di taxi durante gli orari di "punta"; *ii)* nell'eliminazione dell'attuale segmentazione territoriale, al fine di consentire ai possessori di licenze

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

di esercitare la propria attività anche al di fuori dell'area geografica per la quale è stata originariamente rilasciata la licenza; *iii*) in una maggiore flessibilità nella predeterminazione dei turni di servizio, fermo restando un obbligo di servizio minimo garantito per ciascuna ora del giorno; *iv*) nella concessione di autorizzazioni ad effettuare un servizio di taxi innovativo, associato ad un minore assoggettamento agli obblighi di servizio, sull'esempio dei *minicabs* londinesi, i quali possono effettuare il servizio di trasporto clienti solo tramite prenotazione telefonica e applicare tariffe differenziate da quelle dei taxi a chiamata diretta su strada; *v*) nella promozione di servizi alternativi o complementari al taxi tradizionale, quali il "taxibus" e il servizio di "uso collettivo del taxi". Tali iniziative consentirebbero, infatti, un ampliamento e una diversificazione dell'offerta complessiva dei servizi di trasporto pubblico urbano e una diminuzione dei prezzi medi a vantaggio dell'utenza finale.

TELECOMUNICAZIONI

Evoluzione della normativa nazionale

Con l'emanazione del Codice delle comunicazioni elettroniche⁴⁰ è stato adottato un nuovo quadro normativo nazionale che, oltre a recepire il pacchetto legislativo comunitario per il settore delle comunicazioni elettroniche, supera l'impostazione del vecchio Codice postale, in cui l'interesse collettivo veniva tutelato attraverso la riserva allo Stato delle attività di telecomunicazioni, esercitate in regime di concessione esclusiva da aziende pubbliche o da amministrazioni statali. Il nuovo corso regolamentare, avviato nel 1998 con l'abolizione dei diritti speciali ed esclusivi, si fonda sul principio della libertà di accesso al mercato in regime di concorrenza ed è volto ad assicurare un insieme minimo di servizi a condizioni accessibili alla generalità dell'utenza (servizio universale), anche garantendo l'accesso alla rete pubblica commutata da parte di nuovi operatori a condizioni economiche orientate ai costi (interconnessione).

Il nuovo testo normativo sostituisce solo in parte il pre-esistente Codice postale, che permane limitatamente alle disposizioni relative ai servizi postali e di bancoposta, e la legge 31 luglio 1997, n. 249, che ha istituito l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, mentre una serie di atti legislativi e regolamentari che costituiscono il corpo legislativo vigente sono stati formalmente abrogati con l'entrata in vigore del Codice delle comunicazioni elettroniche⁴¹. Sono state, in particolare, adottate con il nuovo Codice le disposizioni attuative delle direttive comunitarie per il settore delle comunicazioni elettroniche.

⁴⁰ Decreto legislativo 1° agosto 2003, n. 259, pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 15 settembre 2003, n. 214.

⁴¹ Si tratta, in particolare, del decreto del Presidente della Repubblica 19 settembre 1997, n. 318, che ha costituito un atto fondamentale della liberalizzazione del settore delle comunicazioni, in quanto contenente il regolamento di attuazione delle direttive comunitarie sulla fornitura di una rete aperta di telecomunicazioni (cosiddetta *Open Network Provision*), nonché dei decreti ministeriali 25 novembre 1997 e 23 aprile 1998, recanti rispettivamente disposizioni in materia di licenze individuali e di interconnessione tra reti di telecomunicazioni.

niche, il cui termine di recepimento era stato fissato al 24 luglio 2003⁴². Ad esse si aggiunge la direttiva della Commissione n. 2002/77/CE, del 16 settembre 2002, relativa alla concorrenza nei mercati delle reti e dei servizi di comunicazione elettronica⁴³.

In linea con il dettato comunitario, il Codice delle comunicazioni elettroniche tiene conto degli sviluppi tecnologici del settore e del processo di convergenza che ha interessato le tecnologie dell'informazione, dei media e delle telecomunicazioni nel corso degli ultimi anni, nonché del crescente grado di concorrenza riscontrabile nei vari mercati del settore. In tal senso, il Codice definisce rete di comunicazione elettronica l'insieme dei sistemi di trasmissione e in generale delle risorse che consentono di trasmettere segnali via cavo, via radio, a mezzo di fibre ottiche o con altri mezzi elettromagnetici (reti satellitari, reti radiomobili, reti televisive); restano invece disciplinati dalle direttive denominate “*televisione senza frontiere*” e dalla relativa normativa nazionale i servizi televisivi che forniscono contenuti o comportano un controllo editoriale. Con il nuovo atto normativo si è proceduto in sostanza al superamento del sistema bipartito in licenze individuali e autorizzazioni generali nel settore delle comunicazioni, con la definizione di un unico regime giuridico di autorizzazioni.

Considerato il progressivo consolidamento di un regime concorrenziale nel settore delle comunicazioni elettroniche, il nuovo Codice, sulla base del dettato comunitario, garantisce il diritto di iniziativa economica in regime di concorrenza, prevedendo una specifica analisi dei mercati dei prodotti e dei servizi al fine di giustificare l'imposizione di obblighi regolamentari: in particolare, è previsto il ricorso agli strumenti del diritto della concorrenza, nonché il parere dell'Autorità della concorrenza e del mercato, per la determinazione da parte dell'Autorità per la garanzie nelle comunicazioni dei soggetti che detengono, anche in modo congiunto, una notevole forza di mercato e ai quali possono essere imposti obblighi commisurati alle distorsioni di mercato da regolare.

Nel gennaio 2004 l'Autorità garante della concorrenza e del mercato e l'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni hanno sottoscritto un accordo per l'attuazione delle disposizioni del Codice delle comunicazioni elettroniche⁴⁴: in particolare, l'accordo definisce le modalità operative della collaborazione tra le due istituzioni, prevedendo lo scambio di pareri e l'acquisizione delle informazioni necessarie allo svolgimento dei compiti demandati dalla nuova normativa di settore, con specifica considerazione per l'analisi dei mercati rilevanti e per il trasferimento dei diritti d'uso delle radiofrequenze.

⁴² Direttiva n. 2002/21/CE, che istituisce un quadro normativo comune per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (*direttiva quadro*); direttiva n. 2002/19/CE, relativa all'accesso alle reti di comunicazione elettronica e alle risorse correlate nonché all'interconnessione delle medesime (*direttiva accesso*); direttiva n. 2002/20/CE, relativa alle autorizzazioni per le reti e i servizi di comunicazione elettronica (*direttiva autorizzazioni*); direttiva n. 2002/22/CE, relativa al servizio universale e ai diritti degli utenti in materia di reti e servizi di comunicazione elettronica (*direttiva servizio universale*), pubblicate in GUCE L 108/7, del 24 aprile 2002.

⁴³ Pubblicata in GUCE L 249/21, del 17 settembre 2002.

⁴⁴ Pubblicato in Bollettino n. 6/2004.

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

Gli interventi dell'Autorità

Nel 2003 l'Autorità ha autorizzato, subordinatamente al rispetto di alcune condizioni, un'operazione di concentrazione (TELECOM ITALIA-MEGABEAM ITALIA) e ha sanzionato un'inottemperanza all'obbligo di comunicazione preventiva delle operazioni di concentrazione (INFOTEL ITALIA-RAMO DI AZIENDA DI ERICSSON TELECOMMUNICATIONS). Inoltre, l'Autorità ha reso due pareri, rispettivamente, sul testo di recepimento della normativa comunitaria in materia di comunicazioni elettroniche (PARERE SUL CODICE DELLE COMUNICAZIONI ELETTRONICHE) e in materia di diritti di passaggio per l'installazione di reti di telecomunicazioni (PARERE SULLA CONCESSIONE DI DIRITTI DI PASSAGGIO PER L'INSTALLAZIONE DELLE RETI DI TELECOMUNICAZIONI). Al 31 marzo 2004 è in corso un'istruttoria nei confronti di Telecom Italia volta a verificare la sussistenza di eventuali comportamenti abusivi (COMPORTAMENTI ABUSIVI DI TELECOM ITALIA).

COMPORTAMENTI ABUSIVI DI TELECOM ITALIA

Nel giugno 2003 l'Autorità ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti della società Telecom Italia Spa volto ad accertare se alcune offerte aventi per oggetto la prestazione di servizi di telefonia fissa alla clientela finale del segmento affari costituiscano un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 3 della legge n. 287/90. In particolare, l'istruttoria riguarda le offerte commerciali formulate da Telecom Italia alla clientela affari e alla Pubblica Amministrazione relativamente alla prestazione di servizi di telecomunicazioni su rete fissa. In entrambi i casi, le condizioni economiche delle offerte di Telecom Italia non risulterebbero replicabili da parte dei concorrenti in quanto non sufficienti a coprire i costi di interconnessione gravanti su di essi, così come definiti dall'Offerta di Interconnessione di Riferimento di Telecom Italia per il 2002.

In considerazione della posizione detenuta da Telecom Italia nei mercati dei servizi di telecomunicazioni all'ingrosso e al dettaglio, l'istruttoria è volta ad accertare se tale operatore abbia messo in atto pratiche commerciali escludenti nel mercato della fornitura di servizi di telecomunicazioni all'utente finale affari, sia pubblica che privata. Al 31 marzo 2004 l'istruttoria è in corso.

TELECOM ITALIA-MEGABEAM ITALIA

Nell'agosto 2003 l'Autorità ha autorizzato, subordinatamente al rispetto di alcune condizioni, l'operazione di concentrazione consistente nell'acquisizione da parte di Telecom Italia Spa del 100% del capitale sociale di Megabeam Spa, società attiva nella fornitura delle infrastrutture R-LAN e dei relativi servizi *wi-fi*.

Le infrastrutture R-LAN (cosiddette *Radio Local Area Network*) consentono all'utente finale, tramite PC portatile o palmare dotato di apposita scheda *wireless* (senza fili) o altro strumento equivalente, di collegarsi alla

rete fissa di comunicazioni in qualunque punto dell'area di copertura delle antenne, senza bisogno di cavi di collegamento fra il terminale e il punto di accesso della rete, mediante l'impiego, condiviso e non protetto (da interferenze), di frequenze radio (cosiddetta modalità *wireless fidelity* o *wi-fi*). Attraverso i sistemi *wi-fi* è possibile offrire: *i*) servizi di accesso a Internet/Intranet e trasmissione dati *wireless*, a larga banda, all'utenza finale; *ii*) servizi di accesso *wholesale* dedicati agli operatori, che forniranno a loro volta servizi di accesso a Internet/Intranet e trasmissione dati *wireless*, a larga banda, alla propria utenza finale impiegando gli apparati *wi-fi* degli operatori che li hanno installati, mediante accordi per l'accesso speciale alla rete (accordi di *roaming*).

A seguito dell'attività istruttoria e considerati l'architettura di un sistema R-LAN, le caratteristiche economiche della concentrazione e gli obiettivi dichiarati dalle parti, l'Autorità ha ritenuto che l'operazione in esame fosse suscettibile di produrre effetti: *i*) nel mercato dei servizi *wi-fi* in ambito pubblico, che consentono l'accesso *wireless* a larga banda alla rete fissa di telecomunicazioni da un terminale mobile; tali servizi sono tipicamente rivolti ad un'utenza d'affari in movimento e vengono forniti attraverso la copertura di siti caratterizzati da un consistente bacino potenziale d'utenza attraverso la stipulazione di accordi con i titolari di tali siti oppure di accordi di *roaming* (ovvero di accesso *wholesale* alle medesime infrastrutture) con gli operatori *wi-fi* (cosiddetti WISP) già presenti; *ii*) nel mercato a monte della fornitura di accesso e connettività a banda larga su base locale, attraverso in particolare la tecnologia x-DSL, i circuiti diretti di breve distanza a larga banda, la fibra ottica e le modalità di tipo satellitare e *wireless*; *iii*) nel mercato della fornitura all'utenza finale di servizi a larga banda di accesso a Internet, offerti anche in modo integrato con i servizi *wi-fi* dagli operatori contemporaneamente attivi anche nel mercato dell'accesso *wi-fi*.

Per quanto riguarda la normativa che regola l'offerta di servizi *wi-fi*, una infrastruttura R-LAN può essere destinata ad uso privato o ad uso pubblico. Mentre l'installazione ad uso privato non è soggetta a licenze o autorizzazioni di sorta, per quanto riguarda quella ad uso pubblico, il decreto del Ministero delle comunicazioni del 28 maggio 2003 dispone che la fornitura di servizi di accesso *wi-fi* attraverso R-LAN sia limitata a “*locali aperti al pubblico e ad aree confinate a frequentazione pubblica quali aeroporti, stazioni ferroviarie e marittime e centri commerciali*”. L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, con una delibera del 28 maggio 2003, ha inoltre disposto che i titolari di siti di particolare interesse commerciale, nell'autorizzare l'installazione di infrastrutture di accesso a Internet a banda larga, non discriminassero tra le reti R-LAN e altri tipi di tecnologie di accesso. Nella medesima delibera è inoltre stabilito che Telecom Italia, quale organismo notificato come avente notevole forza di mercato nel mercato delle reti e dei servizi di telefonia pubblica fissa, gestisca i servizi *wi-fi* in regime di separazione contabile, applicando le

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

medesime condizioni alle proprie divisioni commerciali e a quelle di operatori concorrenti per quanto riguarda la condivisione di segmenti di accesso alla rete pubblica fissa.

L'Autorità ha ritenuto che la concentrazione notificata fosse suscettibile di costituire una posizione dominante in capo a Telecom Italia nel mercato dei servizi di accesso *wi-fi* ad uso pubblico, in ragione della disponibilità di importanti siti commerciali (aeroporti e alberghi) sia in capo a Megabeam che alla stessa Telecom Italia. Inoltre, l'acquisizione in esame avrebbe consentito a Telecom Italia di rafforzare la propria posizione dominante nel mercato a monte della fornitura di servizi di accesso e connettività a larga banda e in quello a valle della fornitura all'utenza finale di servizi a larga banda di accesso a Internet. In particolare, a seguito della concentrazione, Telecom Italia avrebbe potuto ampliare ulteriormente la propria rete di accesso attraverso l'acquisizione di infrastrutture di accesso a larga banda su base locale (i sistemi R-LAN controllati da Megabeam) in siti di notevole rilievo commerciale. Nel mercato a valle, Telecom Italia avrebbe potuto sfruttare la neo-acquisita posizione dominante nel mercato dell'accesso *wi-fi* per offrire alla clientela pacchetti integrati di accesso (effetto di gamma) non facilmente replicabili dai concorrenti, comprendenti servizi di accesso *wi-fi* in siti strategici e servizi di accesso a larga banda su rete fissa. L'Autorità ha pertanto ritenuto che l'operazione potesse pregiudicare lo sviluppo concorrenziale del nascente mercato dei servizi *wi-fi*, in quanto consentiva ad un operatore in posizione dominante nei mercati delle telecomunicazioni, sia a monte che a valle, di condizionarne l'evoluzione.

L'Autorità, esaminati e valutati gli impegni proposti dalle parti, li ha considerati necessari ma non sufficienti a risolvere gli effetti pregiudizievoli della concorrenza, sia orizzontali che verticali, derivanti dall'operazione notificata. Pertanto, l'Autorità ha ritenuto che, al fine di eliminare le possibili distorsioni della concorrenza derivanti dalla concentrazione, l'operazione potesse essere autorizzata, ai sensi dell'articolo 6, comma 2 della legge n. 287/90, subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

i) obbligo di rinunciare, entro 20 giorni dalla data di perfezionamento dell'acquisizione di Megabeam da parte di Telecom Italia, a tutte le esclusive attualmente in vigore a favore di Telecom Italia e Megabeam, siano esse relative all'erogazione di servizi *wi-fi*, all'installazione di infrastrutture R-LAN ovvero all'utilizzo delle reti R-LAN di proprietà dei titolari dei fondi; tale obbligo si applica anche ai nuovi accordi relativi alle stesse attività che saranno stipulati dal gruppo Telecom Italia successivamente alla realizzazione dell'operazione;

ii) obbligo di separazione societaria di tutte le attività inerenti la fornitura di servizi *wi-fi* del gruppo Telecom Italia, comprensive di quelle attualmente in capo a Megabeam, entro sei mesi a far data dalla decisione di autorizzazione dell'operazione;

*iii) obbligo, in capo al gruppo Telecom Italia e a Megabeam, di stipulare contratti di *roaming* a condizioni tecnico-economiche eque e non discriminatorie, sulla base del principio di parità di trattamento tra le controllate e collegate del gruppo Telecom Italia e gli altri operatori, tali da garantire anche la coesistenza di più sistemi di autenticazione basati su standard consolidati, tecnicamente ed economicamente praticabili, sui quali esista il consenso di più operatori.*

INFOTEL ITALIA-RAMO DI AZIENDA DI ERICSSON TELECOMMUNICATIONS

Nel luglio 2003 l'Autorità ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti delle società Infotel Italia Spa e Innovation Management Tool Spa per inottemperanza all'obbligo di comunicazione preventiva di un'operazione di concentrazione. In particolare, l'operazione, tardivamente comunicata all'Autorità, riguardava l'acquisizione da parte di Infotel (tramite la controllata Innovation Management Tool) di un ramo d'azienda, denominato Radio Turn Key, di proprietà di Ericsson Telecommunications Spa, operante nei settori della progettazione e costruzione di siti audio e di reti di accesso UMTS e *wireless*.

L'operazione in esame, comportando l'acquisizione del controllo di parte di un'impresa, costituiva una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*) della legge n. 287/90 e risultava soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva poiché il fatturato realizzato a livello nazionale dal ramo d'azienda acquisito era superiore alla soglia prevista dall'articolo 16, comma 1 della legge n. 287/90. Peraltro, in considerazione del fatto che l'infrazione era imputabile a titolo di colpa e non di dolo, che Infotel aveva provveduto a comunicare spontaneamente, seppur tardivamente, l'operazione, nonché della modesta incidenza concorrenziale della concentrazione, l'Autorità ha ritenuto opportuno comminare, ai sensi dell'articolo 19, comma 2 della legge n. 287/90, una sanzione a carico della società acquirente pari a 5 mila euro.

PARERE SUL CODICE DELLE COMUNICAZIONI ELETTRONICHE

Nel maggio 2003, su richiesta del Ministero delle comunicazioni, l'Autorità ha reso un parere, ai sensi dell'articolo 22 della legge n. 287/90, sullo "Schema di decreto legislativo recante il codice delle comunicazioni elettroniche, in recepimento del nuovo quadro regolamentare europeo". L'Autorità ha preliminarmente sottolineato come il tratto distintivo della normativa comunitaria in materia di comunicazioni elettroniche fosse quello dell'assegnazione alla concorrenza di un ruolo preminente quale normale modo di funzionamento dei mercati e, conseguentemente, il carattere di eccezionalità attribuito alla regolamentazione *ex ante*. In tal senso, l'Autorità ha evidenziato l'opportunità di procedere in tempi rapidi alla definizione di un quadro regolamentare chiaro, certo e coerente con i principi stabiliti dalla disciplina comunitaria di riferimento.

EVOLUZIONE DELLA CONCORRENZA NELL'ECONOMIA NAZIONALE E INTERVENTI DELL'AUTORITÀ ◀

Con riguardo ai singoli aspetti connessi al recepimento della normativa comunitaria, l'Autorità ha innanzitutto segnalato la situazione di contrasto con il diritto della concorrenza interno e comunitario derivante dall'utilizzo, nell'ambito dello schema di decreto legislativo, del “*principio di minima distorsione del mercato*”, erroneamente ritenuto principio di carattere generale, laddove invece la corrispondente legislazione comunitaria ne prevede l'applicazione esclusivamente nell'ambito delle tematiche legate alla ripartizione dei costi per il finanziamento degli obblighi di servizio universale. L'Autorità ha, inoltre, ritenuto incoerente con le direttive comunitarie, la previsione, contenuta nello schema ministeriale, di un regime regolatorio speciale per la fornitura di reti o servizi di comunicazione elettronica da parte di operatori soggetti in tutto o in parte al controllo pubblico; il diritto comunitario è, infatti, indifferente all'assetto proprietario, pubblico o privato, degli operatori, prevedendo per essi un unico regime regolamentare.

Alla luce della necessità, affermata dalla normativa europea oggetto di recepimento, del passaggio ad una regolazione dell'accesso ai mercati delle comunicazioni elettroniche fondata sul rilascio di autorizzazioni generali, meno oneroso di quello attuale per gli operatori, l'Autorità ha sostenuto la non conformità con il diritto comunitario della disposizione dello schema ministeriale che prevedeva la validità fino a naturale scadenza dei titoli autorizzatori non generali attualmente in vigore (licenze individuali e concessioni, di durata anche ventennale).

Con riferimento alla gestione delle radiofrequenze per i servizi di comunicazione elettronica e, in particolare, sul trasferimento dei diritti d'uso (cosiddetto “*frequency trading*”), l'Autorità ha ritenuto in contrasto con i principi comunitari in materia di autorizzazioni generali le disposizioni dello schema ministeriale che riservano ai soli operatori di telecomunicazione il diritto a commercializzare i diritti d'uso sulle radiofrequenze e quelle che limitano il ricorso al meccanismo di negoziazione ai soggetti dotati di un titolo autorizzatorio idoneo a fornire una rete con analoga tecnologia (ovvero agli attuali detentori di una licenza individuale per la fornitura di servizi radiomobili). La normativa comunitaria garantisce, invece, a tutti gli operatori che dispongono del titolo autorizzatorio la possibilità di trasferire i diritti d'uso delle frequenze, fatto salvo il rispetto dell'uso armonizzato delle stesse. L'Autorità ha, inoltre, sottolineato il possibile contrasto con le previsioni della legge n. 287/90 in materia di controllo delle concentrazioni delle disposizioni dello schema che attribuiscono al Ministero, sentita l'Autorità, compiti di verifica delle condizioni di concorrenza conseguenti al trasferimento delle frequenze.

Nel parere l'Autorità ha, altresì, avanzato delle riserve circa la disposizione dello schema ministeriale che, nel prevedere la concessione dei diritti d'uso delle frequenze mediante procedure pubbliche, trasparenti e non discriminatorie, fa “*salvi i criteri e le procedure specifici previsti dalla normativa vigente in materia di concessione di diritti d'uso delle frequenze radio ai for-*

nitori di servizi radiofonici e televisivi”. L’Autorità ha osservato, infatti, che tale disposizione conteneva un riferimento alla normativa vigente in corso di revisione attraverso un disegno di legge all’esame del Senato, il quale, facendo salva l’attuale situazione di occupazione di fatto delle risorse frequenziali, non appariva conforme ai principi comunitari di trasparenza e non discriminazione nell’assegnazione di tali risorse.

Nello schema di decreto legislativo erano, poi, contenute disposizioni volte a conferire all’Autorità per le garanzie nelle comunicazioni la facoltà di applicare in modo asimmetrico la regolamentazione in materia di prezzi e contabilità dei costi dei servizi di interconnessione degli operatori dominanti “*in considerazione dei rischi e degli investimenti futuri per lo sviluppo di reti e servizi innovativi*”, con particolare riferimento alle finalità di promozione dello sviluppo di reti e servizi di comunicazione elettronica a larga banda. A tale riguardo, l’Autorità ha ricordato che la decisione di non imporre gli obblighi di regolamentazione può discendere soltanto dalla presenza di un mercato pienamente concorrenziale e dall’assenza di imprese dotate di forte potere di mercato, e che l’introduzione nella normativa nazionale di un parametro aggiuntivo relativo alla remunerazione del rischio d’impresa per lo sviluppo di reti e servizi innovativi, non trovando riscontro nel diritto comunitario, appare suscettibile di intaccare le condizioni di pari opportunità di tutti gli operatori.

Con riguardo alle disposizioni dello schema di decreto che disciplinano la cooperazione istituzionale e lo scambio di informazioni tra Autorità garante della concorrenza e del mercato e Autorità per le garanzie nelle comunicazioni, è stato rilevato che esse appaiano in contrasto con il diritto comunitario laddove prevedono uno scambio di informazioni, quale strumento di una generale cooperazione, tra le due istituzioni nelle “*materie di interesse comune*”. La previsione in termini così generici e indefiniti di obblighi di trasparenza e scambio di informazioni non è conforme alla corrispondente disposizione comunitaria che limita lo scambio di informazione a quelle necessarie per l’applicazione delle direttive europee sulle comunicazioni elettroniche, né appare conciliabile con la normativa nazionale laddove essa dispone, in linea generale, la non divulgabilità delle informazioni raccolte dall’Autorità nell’esercizio dei propri poteri ispettivi.

In merito alla ripartizione delle competenze regolamentari, l’Autorità ha segnalato che la disposizione contenuta nello schema di decreto che assegna alcune potestà regolamentari al Ministero delle comunicazioni non risultava pienamente compatibile con le norme comunitarie che prevedono che tutte le autorità nazionali di regolamentazione siano separate giuridicamente e funzionalmente dagli organi che forniscono reti o servizi di comunicazione elettronica, dato che in Italia lo Stato conserva poteri di controllo e detiene diritti speciali in alcune società di comunicazione. L’Autorità ha inoltre sottolineato come, anche laddove si volessero attribuire al Ministero competenze regolamentari, esso dovrebbe, in base alla normativa comunitaria, essere noti-