



MEMORIA UIL NELL'AMBITO DELL'ESAME DEL DISEGNO DI LEGGE N. 2469 (LEGGE ANNUALE PER IL MERCATO E LA CONCORRENZA 2021).

Gentili Senatori, ringraziamo la 10^a Commissione (Industria, commercio, turismo) per la richiesta di un nostro parere nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 2469 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021).

Sezione I - Finalità

L'Articolo 1 contiene le finalità del provvedimento che consistono nell'adozione di specifiche disposizioni per la promozione della concorrenza, tenendo allo stesso tempo in considerazione gli obiettivi di politica sociale connessi alla tutela dell'occupazione, al rafforzamento della giustizia sociale, al miglioramento della qualità e dell'efficienza dei servizi pubblici, al potenziamento della tutela dell'ambiente, al diritto alla salute e alla tutela dei consumatori.

Una revisione costante della regolamentazione dei mercati attraverso una legge annuale sulla concorrenza appare essere un obiettivo condivisibile, purché questa sia finalizzata ad un innalzamento della qualità del servizio erogato e non ad un deterioramento delle condizioni di lavoro, di compromissione dei perimetri occupazionali e del servizio. A tal fine, oltre a garantire la corretta applicazione dei CCNL sottoscritti dalle OO.SS comparativamente più rappresentative e accompagnare gli interventi di eventuale liberalizzazione da opportune clausole sociali, il contenimento del ricorso agli affidamenti In House da parte degli enti locali dovrà essere preceduto da interventi di riorganizzazione, razionalizzazione e rafforzamento delle imprese pubbliche locali al fine di renderle competitive con eventuali nuove imprese che partecipino alle gare.

Sezione II - Rimozione di barriere all'entrata nei mercati: i regimi concessori

La **Sezione II** si occupa di Concessioni e riguarda nello specifico i balneari e gli ambulanti, il settore portuale, la distribuzione del gas naturale e l'energia idroelettrica.

Per quanto concerne le **concessioni balneari e ambulanti**, l'Articolo 2 rimanda nel tempo il processo di liberalizzazione, delegando invece il Governo ad avviare entro sei mesi una mappatura in vista di una futura riforma. Una volta definito un quadro chiaro dei beneficiari delle concessioni, della durata e dei rinnovi, dei canoni e della natura della concessione, si procederà alla standardizzazione dei dati raccolti e all'analisi economica del fenomeno nell'ottica della valorizzazione del bene nell'interesse pubblico, prima di avviare la discussione sui nuovi meccanismi della messa a gara.

Per quanto concerne le **concessioni demaniali marittime** per finalità turistico-ricreative, il rinvio della messa a gara è rimandato solo fino al 31 dicembre 2023, dal momento che una **sentenza del Consiglio di Stato** ha recentemente stabilito che tutte le norme nazionali in contrasto con l'Articolo 49 TFUE e con la Direttiva 2006/123/CE non devono essere applicate né dai giudici né dalla PA, sancendo che le concessioni in essere cesseranno di produrre i propri effetti dal 2024, a prescindere da ulteriori proroghe introdotte dal legislatore.

Il Disegno di Legge in parola introduce inoltre, con l'**articolo 3** (Concessione delle aree demaniali portuali), disposizioni "finalizzate ad introdurre criteri trasparenti e certi per il rilascio di concessioni per la gestione di

spazi portuali e dirette a favorire un esercizio più efficiente degli stessi (legge annuale 2021) in coerenza con gli obiettivi previsti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza” che agiscono sull’articolo 18 (Concessione di aree e banchine) della L. 84/94.

Nell’esaminare la proposta di riscrittura di suddetto articolo ravvisiamo diverse criticità, quali il superamento del divieto di cumulo delle concessioni per i porti di interesse nazionale ed internazionale senza valutare di fatto il pericolo di creazione di un abuso di posizione dominante.

La **UIL** chiede pertanto che venga ristabilito il ruolo già affidato alle commissioni consultive previste dall’art. 15 della L. 84/94, atto a garantire i giusti e adeguati livelli di concorrenza nei porti. Inoltre, nella fattispecie, è quanto mai necessario confermare il disposto normativo, già presente nel DDL, necessario ad evitare l’interscambio di personale e quindi di manodopera tra diverse aree in concessione al fine di non indebolire l’assetto del mercato regolato portuale, altamente efficiente e flessibile anche attraverso il pool di manodopera in capo agli artt.17.

Per affidare le concessioni, gli enti dovranno predeterminare un canone commisurato all’entità dei traffici portuali e pubblicare “un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità”. Gli avvisi dovranno “definire in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all’oggetto della concessione e non discriminatorio, i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle concessioni”, nonché “indicare gli elementi riguardanti il trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente”.

Il **divieto di doppia concessione** in capo ad un unico soggetto viene mantenuto, ma limitato ai porti minori, escludendolo per tutti i porti sede di AdSP. Ciò dovrebbe consentire ai concessionari portuali di fondere le attività in concessione in diversi porti di grandi e medie dimensioni. Nel caso un concessionario non rispetti gli obblighi assunti o le previsioni del piano di impresa sottostante la concessione, si prevede che la AdSP provveda alla “dichiarazione di decadenza” invece che alla revoca.

Per quanto riguarda l’**autoproduzione delle operazioni portuali**, il Governo ha scelto, infine, di non dare seguito alle indicazioni dell’Autorità Antitrust, che aveva auspicato la liberalizzazione massima e l’abrogazione della normativa del Decreto Rilancio, la quale condizionava la possibilità per un armatore di utilizzare il personale di bordo e la propria attrezzatura all’indisponibilità di imprese portuali o fornitori di manodopera temporanea nel porto di interesse.

Il Governo ha optato per una riscrittura integrale dell’articolo 18 della legge 84/1994, superando così la vacatio legis del regolamento sulle concessioni che MIMS e MEF avrebbero dovuto emanare sotto forma di decreto.

L’Art. 3 ha destato grande preoccupazione nelle sigle di categoria, che hanno proclamato uno sciopero nazionale per il 17 dicembre scorso. Il superamento del divieto di cumulo nei porti di medie e grandi dimensioni rischia infatti di determinare un abuso di posizione dominante nei porti di rilevanza nazionale e internazionale. Ancora più importante, non è previsto il divieto di interscambio di personale e manodopera tra le diverse aree in concessione. Questo intervento rischia così di indebolire il l’assetto del mercato regolato portuale.

Ulteriore punto critico, non c’è nulla sul tema dell’**autoproduzione** che, dopo l’intervento normativo contenuto nell’articolo 199 bis della legge 77/2020, attende ancora oggi l’indispensabile decreto attuativo, che non deve snaturare la norma primaria.

Nella versione attuale scompare ogni riferimento a “**canoni minimi**”: i canoni diventano dunque un potenziale elemento di scelta del contraente e ciò consente al Governo di allinearsi alle posizioni della Commissione UE in materia di porti. Allo stesso modo, il DdL non disciplina le “modalità di rinnovo” alla scadenza, lasciando intendere che l’incumbent non avrà alcun vantaggio, dato che in caso di mancato ammortamento degli investimenti si prevedono esplicitamente indennizzi. Cancellata anche la possibilità di

accordi sostitutivi: non dovendosi più attendere il decreto-regolamento, le AdSP dovranno completare il percorso concessorio prima di affidare aree e terreni agli interessati.

L'Articolo 4 disciplina le **concessioni di distribuzione del gas naturale** con l'obiettivo di valorizzare le reti di distribuzione gas di proprietà degli enti locali - generando così risorse per il funzionamento dei medesimi - e rilanciare gli investimenti di settore, accelerando le tempistiche di procedure e realizzazione delle gare.

In particolare, al fine di sbloccare le gare comunali, il Ddl prevede che il gestore dovrà fornire all'ente locale tutte le informazioni necessarie per predisporre il bando entro un termine congruo, stabilito dallo stesso ente e commisurato all'entità delle informazioni richieste, comunque non superiore a 30 giorni. Viceversa, se il gestore uscente non adempie senza giustificato motivo, l'ente locale può imporre una sanzione amministrativa pecuniaria per un ammontare fino all'1% del fatturato annuo e valutare l'esclusione del gestore uscente dalla partecipazione alla procedura d'appalto (ex Articolo 80 del Codice Appalti).

Il combinato disposto fra questo articolo e l'articolo 6 prefigura un sistema di concessioni finalizzato ad evitare abusi da parte del gestore che possano indebolire il potere regolatorio dell'Ente Locale e ostacolare la concorrenza.

Per le **concessioni idroelettriche**, **l'Articolo 5** delega il governo ad adottare criteri uniformi a livello nazionale per l'affidamento. La norma modifica l'Articolo 12 del D.lgs. n. 79/1999 ed è finalizzata ad assicurare la tempestiva adozione delle gare ed evitare ingiustificati vantaggi competitivi in favore del concessionario uscente.

Le procedure di assegnazione si svolgono "secondo parametri competitivi, equi e trasparenti, sulla base di un'adeguata valorizzazione economica dei canoni concessori e di un'idonea valorizzazione tecnica degli interventi di miglioramento della sicurezza delle infrastrutture esistenti e di recupero della capacità di invaso". Si prevede un congruo indennizzo a carico del concessionario subentrante, in considerazione dell'ammortamento degli investimenti effettuati dal concessionario uscente.

Il DdL Concorrenza mantiene il lodo Giorgetti sulla regionalizzazione, attribuendo potere sostitutivo dello Stato solo nei casi in cui le Regioni non abbiano già adottato le leggi regionali previste dal DL 135/2018. Le procedure di assegnazione sono infatti avviate entro due anni dall'entrata in vigore della legge regionale in questione e comunque non oltre il 31 dicembre 2022. Decorso tale termine, e comunque in caso di mancata adozione delle leggi regionali entro i termini previsti, il MIMS propone l'esercizio del potere sostitutivo, prevedendo che il 10% dell'importo dei canoni resti acquisito al patrimonio statale.

Per le concessioni già scadute e quelle con un termine anteriore al 31 dicembre 2023, le Regioni procedono alla rinegoziazione dei rapporti concessori per il tempo strettamente necessario al completamento delle procedure di assegnazione e comunque non oltre due anni dall'entrata in vigore del DdL Concorrenza, tenendo conto, ai fini della congrua quantificazione dei corrispettivi e degli oneri aggiuntivi a carico del concessionario uscente, del vantaggio competitivo derivante dalla prosecuzione del rapporto concessorio oltre la scadenza.

L'Articolo 5 concretizza uno degli obiettivi indicati nel PNRR, ossia di "rendere obbligatorio lo svolgimento di gare per i contratti di concessione per l'energia idroelettrica e definire il quadro normativo per le concessioni idroelettriche" e risponde anche ad alcuni dei rilievi che portarono alla procedura d'infrazione europea del 2019 poi archiviata nel 2021. Tale intervento è perciò da considerare complessivamente positivo. Ciononostante, desta diverse perplessità l'approccio regionale alle concessioni idroelettriche, la cui competenza in materia dovrebbe invece essere riportata in capo al Governo centrale.

Sezione III - Servizi pubblici locali e trasporti

Articolo 6 Delega in materia di servizi pubblici locali

L'articolo 6 attribuisce al Governo la **delega in materia di servizi pubblici locali (SPL)**, prevedendo entro sei mesi un decreto legislativo finalizzato al riordino della normativa sui servizi pubblici locali, in coordinamento con la normativa relativa agli appalti, anche attraverso l'adozione di un apposito testo unico.

Questo decreto dovrà individuare quali attività di interesse generale rientrano tra i SPL, implementando da un lato una razionalizzazione nella ripartizione dei poteri di regolazione e controllo tra i diversi livelli di governo locale e le autorità indipendenti e procedendo, dall'altro, alla separazione a livello locale tra le funzioni regolatorie e le funzioni di diretta gestione dei servizi.

Il decreto sarà inoltre finalizzato all'ottimizzazione dell'organizzazione territoriale dei SPL di rilevanza economica, anche attraverso l'armonizzazione normativa di settore e l'introduzione di incentivi per favorire l'aggregazione delle attività e delle gestioni dei SPL.

Per quanto riguarda gli affidamenti sopra soglia (articolo 35 Codice Appalti), l'articolo 6 introduce la previsione di una **motivazione anticipata e qualificata da parte dell'ente locale per la scelta (o conferma) dell'autoproduzione, ossia dell'affidamento in house**, nel quale si devono elencare le ragioni economiche che giustificano il mancato ricorso al mercato, in termini di qualità del servizio, investimenti infrastrutturali e tariffe per gli utenti, anche in relazione ai risultati delle pregresse gestioni. La disciplina in materia di scelta della modalità di gestione del servizio applicabile ai SPL dovrebbe essere estesa anche al settore del trasporto pubblico locale.

Nel caso dell'in house si prevede inoltre l'obbligo per l'ente locale di trasmettere tempestivamente la decisione motivata all'Autorità garante della concorrenza, l'introduzione di sistemi di monitoraggio dei costi ai fini del mantenimento degli equilibri di finanza pubblica e l'obbligo nella revisione periodica di riconsiderare le ragioni economiche che giustificano il mantenimento dell'autoproduzione. In caso di superamento dell'autoproduzione, la normativa dovrà assicurare un'adeguata tutela occupazionale mediante l'impiego di apposite clausole sociali.

Il decreto dovrebbe infine prevedere le modalità per la pubblicazione, a cura degli affidatari, dei dati relativi alla qualità del servizio, al livello annuale degli investimenti effettuati e alla loro programmazione fino al termine dell'affidamento. Il decreto è infine finalizzato al rafforzamento, anche attraverso banche dati nazionali già costituite, della trasparenza e della comprensibilità degli atti e dei dati concernenti la scelta del regime di gestione e il concreto andamento della gestione dei SPL dal punto di vista sia economico sia della qualità dei servizi.

L'articolo 6 costituisce il cuore del DdL Concorrenza. Nel complesso, tali disposizioni non sono particolarmente diverse rispetto a quelle contenute nel Codice degli Appalti in merito all'affidamento in house (articolo 192), ma rafforzano al contempo la tendenza all'esternalizzazione dei Servizi Pubblici Locali (idrico, rifiuti ed energia). In altre parole, il Governo limita il ricorso all'affidamento in House solo a fronte di motivazioni economiche e di qualità del servizio che dovranno essere dimostrate dagli enti che dovranno giustificare tale scelta sia prima di procedere all'affidamento in house, sia durante le revisioni periodiche successive.

Trasporto Pubblico Locale

Relativamente al settore del TPL poi l'**articolo 7 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale)** reca disposizioni volte a dare seguito all'intenzione legislativa - emersa a più riprese nel recente passato - di **mettere a regime il sistema dell'affidamento mediante procedure di pubblica evidenza nel trasporto pubblico locale (TPL)**.

In particolare, il citato articolo dispone che "le regioni a statuto ordinario attestano, mediante apposita comunicazione inviata entro il 31 maggio di ciascun anno all'Osservatorio di cui all'articolo 1, comma 300, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, l'avvenuta pubblicazione, entro il 31 dicembre dell'anno precedente, dei bandi di gara ovvero l'avvenuto affidamento, entro la medesima data, con procedure ad evidenza pubblica di

tutti i servizi di trasporto pubblico locale e regionale con scadenza entro il 31 dicembre dell'anno di trasmissione dell'attestazione".

Tali disposizioni rilevano peraltro anche "ai fini della ripartizione delle risorse stanziata a decorrere dall'esercizio finanziario 2022 sul Fondo di cui all'articolo 16-bis, comma 1, del decreto-legge 6 luglio 2012, n.95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n.135".

La **UIL** ritiene tale norma inefficace e inadeguata al miglioramento del servizio che necessita piuttosto del completamento del processo generale di riforma complessivamente inteso e già avviato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Nell'ambito delle modalità di assegnazione del servizio, peraltro, la norma non tiene conto di tutte le modalità di affidamento pur ricomprese nell'ambito del Regolamento Europeo 1370/2007.

La **UIL** ritiene pienamente condivisibile l'analisi compiuta dalla c.d. Commissione Mattarella, descritta nella relazione finale inviata al Parlamento, laddove si evidenzia come "una precondizione per la scelta di qualunque modello di affidamento sia l'individuazione chiara degli obiettivi da perseguire soprattutto in termini di soddisfazione dell'utenza e di capacità del gestore di coprire i costi, ma anche in termini di investimenti da realizzare e tenuto conto dei mutamenti radicali nella domanda che dovrebbero prodursi nell'immediato futuro (per maggiore smart working, incremento mobilità alternativa ecc.).

Il modello di affidamento deve essere funzionale a tali obiettivi, **non si deve invertire il rapporto di strumentalità subordinando gli obiettivi al modello di affidamento "storico" o al modello di affidamento preferito.**

Esplicitare gli obiettivi richiede anche di definire una cornice comune di "servizi minimi", operazione che può essere compiuta a partire dai dati storici e che dovrebbe essere in grado di adeguarsi alle specificità dei singoli bacini, a partire da quelli delle aree metropolitane, senza dimenticare quelli delle aree a domanda debole.

Le condizioni per scegliere un modello in luogo di un altro andrebbero precisate. Ciò, sia rispetto all'in house sia rispetto agli altri modelli. Si potrebbe immaginare una soluzione che metta tutti i modelli sullo stesso piano, più chiaramente di quanto lo sia oggi, valutandoli non tanto in astratto quanto sui risultati ai quali conducono".

Articolo 8 Delega in materia di trasporto pubblico non di linea

Trasporto Pubblico non di linea (Taxi – Ncc)

Le richieste Ultrasporti in merito al DdL Concorrenza sono due:

1) Lo stralcio dell'Art. 8 del DdL stesso

Non è comprensibile la necessità di destrutturare il modello italiano di trasporto pubblico non di linea, sia dal punto di vista economico che dal punto di vista giuridico.

I. Economico

- a. il servizio Taxi è uno dei pochi servizi che restituisce un alto grado di soddisfazione dei clienti, non comporta costi per le finanze pubbliche, genera costanti ed elevate entrate fiscali. Inoltre nel tempo ha creato occupazione diretta per circa 2500 collaboratori subordinati altamente specializzati, grazie ad un investimento continuo negli anni di circa 160 mln di euro, in infrastrutture tecnologiche di chiamata alla base delle cooperative radiotaxi. Riteniamo che i benefici funzionali, economici, sociali, occupazionali e fiscali che l'attuale modello italiano del trasporto pubblico non di linea, verrebbero meno col modello proposto dall'Art. 8.

II. Giuridico

- a. Il modello attuale si fonda su due figure costituzionalmente tutelate: l'imprenditore artigiano e la cooperazione. L'aspirazione costituzionale alla tutela e promozione di queste due figure centrate sul lavoro specializzato e sulla mutualità solidale, è tradita dall'Art. 8 del DdL concorrenza oltre che dal mancato completamento della riforma attraverso i decreti attuativi richiesti dalla L.12/19.
- b. Inoltre si ricorda che, secondo la disciplina Europea (2006/123/CE) che l'Italia ha recepito con D.lgs. n° 59/2010, il servizio taxi è escluso dai principi di libero mercato e non rientra nei servizi per i quali sono previste liberalizzazioni, poiché essendo servizio essenziale e di interesse pubblico non può essere soggetto ai principi della concorrenza.
- c. Si creerebbe conflitto di competenze con le Regioni. Il servizio pubblico locale rientra nell'ambito delle competenze residuali delle Regioni (quarto comma dell'Art. 117 Titolo V della Costituzione, confermato anche dalla sentenza n° 222/2015 della Corte costituzionale).

2) **La ripresa dell'iter per l'approvazione da parte del Governo e Ministeri competenti di quanto previsto dalla legge 12/1992**, per un riordino disciplinato del trasporto pubblico non di linea e del contrasto ai fenomeni di abusivismo, ovvero:

- a) *L'approvazione di uno specifico D.p.c.m. che disciplini le piattaforme di intermediazione tecnologica (le così dette APP)*
- b) *Decreto ministeriale attuativo istitutivo del Registro Elettronico Nazionale di Taxi ed NCC*
- c) *Decreto ministeriale attuativo istitutivo del foglio di servizio elettronico per le vetture di noleggio da rimessa (NCC)*

Articolo 9 Procedure alternative di risoluzione delle controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti o consumatori

Questo articolo incentiva la risoluzione delle controversie per via extra giudiziale, grazie al ricorso a procedure semplificate e poco onerose, anche telematiche, per la conciliazione e risoluzione delle controversie tra operatori economici e utenti o consumatori, definendo condizioni, termini e modalità di esperimento di tali procedure.

Articolo 10 Modifica della disciplina dei controlli sulle società partecipate

L'articolo apporta alcune modifiche di portata minore alla disciplina dei controlli sulle partecipate, in particolare per quanto riguarda le tempistiche del parere espresso dalla Corte dei conti sulla sostenibilità finanziaria e sulla compatibilità della scelta con i principi di efficienza, efficacia e di economicità dell'azione amministrativa. Sarà la stessa sezione della Corte ad occuparsi di tutta la materia, inoltre l'obbligo delle società a depositare il bilancio passa da triennale e biennale.

Sezione IV Concorrenza, energia e sostenibilità ambientale

Articolo 11 Colonnine di ricarica

L'articolo specifica che la selezione da parte dei concessionari autostradali dell'operatore per l'installazione dei punti di ricarica dedicata alla mobilità elettrica (Articolo 1, comma 697, L. 178/2020) deve avvenire "mediante procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie", oltre che sulla base "delle

caratteristiche tecniche della soluzione proposta, delle condizioni commerciali che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi nonché dei modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi”.

Articolo 12 Servizi di gestione dei rifiuti

In relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale, il PNRR prevede l'introduzione di norme per rafforzare l'efficienza e la concorrenza nel settore della gestione dei rifiuti e l'eliminazione dell'attuale deficit impiantistico. L'articolo 12 si concentra in particolare sull'obiettivo della concorrenza e modifica gli articoli 202, 224 e 238 del Dlgs 152/2006.

Al fine di stimolare la **concorrenza tra gestore pubblico e privati**, si riduce da cinque a due anni la durata minima degli accordi che le utenze non domestiche devono stipulare per la raccolta e il recupero dei propri rifiuti sia col gestore del servizio pubblico, sia col privato, nel caso in cui si ricorra al mercato.

Le **utenze non domestiche** che producono rifiuti urbani e li conferiscono al di fuori del servizio pubblico dimostrando di averli avviati al recupero mediante sono escluse dal pagamento della componente tariffaria rapportata alla quantità dei rifiuti conferiti.

L'Articolo 12 conferisce infine all'Autorità di regolazione per energia, reti e ambiente (ARERA) il compito di definire adeguati standard tecnici e qualitativi per lo svolgimento dell'attività di smaltimento e recupero, procedendo anche alla verifica dei livelli minimi di qualità e della copertura dei costi efficienti. L'ARERA richiede agli operatori interessati tutte informazioni relative a costi di gestione, caratteristiche dei flussi e ogni altro elemento utile a monitorare le concrete modalità di svolgimento dell'attività di smaltimento e recupero e la loro incidenza sui corrispettivi applicati all'utenza finale.

Sezione VI - Concorrenza, sviluppo delle infrastrutture digitali e servizi di comunicazione elettronica

In questa sezione con gli **articoli 19 e 20** si definiscono norme per ampliare la sfera degli operatori che possono partecipare alla realizzazione o modernizzazione delle infrastrutture digitali di nuova generazione limitando le possibilità di diniego da parte degli operatori, gestori o proprietari delle reti, e snellendo gli oneri burocratici per la collaborazione fra più imprese per i medesimi interventi modificando sull'articolo 3 del DL 33/2016.

L'articolo 21 modifica il DL 7/2007 introducendo per i gestori di servizi di telefonia e comunicazioni elettroniche l'obbligo di acquisire il consenso esplicito per tutti i servizi in abbonamento offerti da terzi, compresi sms e mms.

Sezione VII - Concorrenza, rimozione degli oneri per le imprese e parità di trattamento tra gli operatori

L'Articolo 23 delega il Governo a definire criteri maggiormente coerenti con la normativa dell'Unione Europea sui procedimenti amministrativi attinenti all'attività di impresa in funzione pro-concorrenziale, tenendo conto della Tabella A inclusa nel DL 222/2016.

L'articolo 24 delega il governo a razionalizzare e semplificare i controlli sulle attività economiche, eliminando gli adempimenti non necessari alla tutela degli interessi pubblici. L'articolo abbrevia i termini della comunicazione unica per la nascita dell'impresa e riordina del sistema di vigilanza del mercato.