dossier

XIX Legislatura

23 ottobre 2026

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026

A.C. 3120

Senato della Repubblica

Camera dei deputati

Senato della Repubblica

SERVIZIO STUDI
TEL. 06 6706-2451 - ✉ studi1@senato.it – 𝕏 @SR_Studi

Dossier n. 783

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI
Dipartimento Attività Produttive
Tel. 06 6760-3403 - ✉ st_attprod@camera.it 𝕏 @CD_attProd

SERVIZIO PER I RAPPORTI CON L'UNIONE EUROPEA
Tel. 066760-2145-✉ rue_segreteria@camera.it-𝕏 @CD_europa–
europa.camera.it

Progetti di legge n. 684

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

AP0237

I N D I C E

PREMESSE.....3

- La disciplina della legge annuale per il mercato e la concorrenza.....3
- Dopo il PNRR: il quadro di riferimento della legge annuale 2026.....5
- Le segnalazioni dell'AGCM per il 2026.....6
- Le raccomandazioni della Commissione europea nel pacchetto di primavera 2026.....8
- La relazione annuale di Banca d'Italia sul 2025.....10
- Struttura e contenuti del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026.....11

SCHEDE DI LETTURA

CAPO I – MISURE PER INCREMENTARE LA CONCORRENZA NEL SETTORE DELLA DISTRIBUZIONE CARBURANTI.....19

- Articolo 1 *(Modifiche in materia di autorizzazione alla distribuzione dei carburanti)*.....19
- Articolo 2 *(Ulteriori disposizioni in materia di autorizzazioni alla distribuzione dei carburanti)*.....24
- Articolo 3 *(Rapporti contrattuali in materia di gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti)*.....28
- Articolo 4 *(Disciplina dei rapporti economici di secondo livello in materia di gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti e modifiche in ordine alla durata dei contratti di comodato*.....33
- Articolo 5 *(Trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti in stazioni dedicate alla mobilità verde)*.....37
- Articolo 6 *(Semplificazioni per l'installazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici finalizzata alla trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti)*.....49
- Articolo 7 *(Disposizioni per l'informativa ai consumatori sulla distribuzione di biocarburanti in purezza, biometano per autotrazione e altri carburanti alternativi)*.....51
- Articolo 8 *(Impianti oggetto di chiusura)*.....53
- Articolo 9 *(Disposizioni finanziarie)*.....55

CAPO II – MISURE NEL SETTORE DELLE EMITTENTI RADIOFONICHE E TELEVISIVE A CARATTERE COMUNITARIO E NEL SETTORE DELL'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE DERIVANTE DALLA CIRCOLAZIONE DI AUTOVEICOLI 58

- Articolo 10 *(Misure in materia di emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario)* 58
- Articolo 11 *(Delega al Governo per la riforma della disciplina in materia di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli)* 68

CAPO III – NORME IN MATERIA DI AGENTI DI AFFARI IN MEDIAZIONE E DI CONSULENTI DEL LAVORO.....79

- Articolo 12 *(Modifiche alla legge 3 febbraio 1989, n. 39 in materia di formazione professionale degli agenti di affari in mediazione)* 79
- Articolo 13 *(Modifica all'articolo 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340)*.....83

PREMESSE

La disciplina della legge annuale per il mercato e la concorrenza

L'adozione della legge annuale per il mercato e la concorrenza – il cui fine è rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo o amministrativo, all'apertura dei mercati, promuovere lo sviluppo della concorrenza e garantire la tutela dei consumatori – è disciplinata dall'articolo 47 della legge n. 99/2009.

Ai sensi del comma 2 del citato articolo 47, il disegno di legge è presentato ogni anno dal Governo, su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, sentita la Conferenza unificata, entro sessanta giorni dalla data di trasmissione al Governo della **relazione annuale dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato** (AGCM), tenendo conto anche delle segnalazioni eventualmente trasmesse dalla medesima Autorità ai medesimi fini.

- **Le competenze dell'AGCM per la promozione della concorrenza (*advocacy*)**

La presentazione delle relazioni annuali da parte dell'AGCM è prevista dall'articolo 23 della legge n. 287/1990. Detta relazione, presentata al Presidente del Consiglio dei Ministri entro il 31 marzo di ogni anno, ha ad oggetto l'attività svolta nell'anno precedente; il Presidente del Consiglio dei Ministri la trasmette a sua volta entro trenta giorni al Parlamento.

Con riguardo alla legge annuale per il mercato e la concorrenza per il 2026, l'AGCM ha trasmesso la propria segnalazione (AS2187) il 29 luglio 2026.

L'articolo 21 della citata legge n. 287/1990 dispone circa il potere di segnalazione dell'AGCM, prevedendo che l'Autorità, allo scopo di contribuire ad una più completa tutela della concorrenza e del mercato, individui i casi di particolare rilevanza nei quali norme di legge o di regolamento o provvedimenti amministrativi di carattere generale determinino distorsioni della concorrenza o del corretto funzionamento del mercato che non siano giustificate da esigenze di interesse generale. L'Autorità segnala le situazioni distorsive derivanti da provvedimenti legislativi al Parlamento e al Presidente del Consiglio dei Ministri e, negli altri casi, al Presidente del Consiglio dei Ministri, ai Ministri competenti e agli enti locali e territoriali interessati. Ove ne ravvisi l'opportunità, esprime parere circa le iniziative necessarie per rimuovere o prevenire le distorsioni e può pubblicare le segnalazioni ed i pareri nei modi più congrui in relazione alla natura e all'importanza delle situazioni distorsive.

In proposito si ricorda la recente segnalazione (AS2193) svolta, ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/1990, in merito alla disciplina delle

sollecitazioni commerciali telefoniche per i contratti di fornitura di energia elettrica e gas (su cui v. *infra*).

Infine, l'articolo 22 della legge n. 287/1990 prevede che l'AGCM possa esprimere pareri sulle iniziative legislative o regolamentari e sui problemi riguardanti la concorrenza ed il mercato quando lo ritenga opportuno, o su richiesta di amministrazioni ed enti pubblici interessati. Il **Presidente del Consiglio dei Ministri può chiedere il parere** dell'AGCM sulle iniziative legislative o regolamentari che abbiano direttamente per effetto:

a) di sottomettere l'esercizio di una attività o l'accesso ad un mercato a restrizioni quantitative;

b) di stabilire diritti esclusivi in certe aree;

c) di imporre pratiche generalizzate in materia di prezzi e di condizioni di vendita.

Pur non rientrando propriamente nel contesto dei poteri di *advocacy*, si ricorda che ai sensi dell'articolo 12, comma 2, della legge n. 287/1990 l'AGCM può condurre **indagini conoscitive** di natura generale nei settori economici nei quali l'evoluzione degli scambi, il comportamento dei prezzi o altre circostanze facciano presumere che la concorrenza sia impedita, ristretta o falsata. Con riguardo alle materie trattate dal disegno di legge in esame si ricordano l'indagine condotta sulla distribuzione dei carburanti e quella avviata con IVASS sul mercato RC auto (su cui v. *infra*).

Per maggiori approfondimenti sulle competenze dell'AGCM si rimanda al tema curato dal Servizio Studi della Camera dedicato a concorrenza e tutela dei consumatori.

Il comma 3 dell'articolo 47 della legge n. 99/2009 prescrive che il disegno di legge rechi, in **distinte sezioni**:

a) norme di immediata applicazione, anche in relazione ai pareri e alle segnalazioni dell'AGCM e alle indicazioni contenute nelle relazioni annuali dell'Autorità medesima e delle altre autorità amministrative indipendenti;

b) una o più deleghe al Governo per l'emanazione di decreti legislativi, da adottare non oltre centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della legge;

c) l'autorizzazione all'adozione di regolamenti, decreti ministeriali e altri atti;

d) disposizioni recanti i princìpi fondamentali nel rispetto dei quali le regioni e le province autonome esercitano le proprie competenze normative, quando vengano in rilievo profili attinenti alla tutela della concorrenza ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione;

e) norme integrative o correttive di disposizioni contenute in precedenti leggi per il mercato e la concorrenza, con esplicita indicazione delle norme da modificare o abrogare.

Il comma 4 dell'articolo 47 impone infine al Governo di allegare al disegno di legge una **relazione di accompagnamento** che evidenzi:

a) lo stato di conformità dell'ordinamento interno ai princìpi europei in materia di libera circolazione, concorrenza e apertura dei mercati;
b) lo stato di attuazione degli interventi previsti nelle precedenti leggi per il mercato e la concorrenza, con indicazione degli effetti prodotti per cittadini, imprese e pubblica amministrazione;
c) l'elenco delle segnalazioni e dei pareri dell'AGCM resi ai sensi degli articoli 21 e 22 della legge n. 287/1990, con indicazione degli ambiti in cui non si è ritenuto opportuno darvi seguito.

Dopo il PNRR: il quadro di riferimento della legge annuale 2026

Pur a fronte delle disposizioni richiamate, **la disciplina dettata dalla legge n. 99/2009 non ha trovato costante applicazione**, né quanto al rispetto della cadenza annuale né quanto al rispetto dell'organizzazione dei contenuti della legge sulla concorrenza.

Nel corso della XVI e della XVII legislatura è stato presentato alle Camere un solo disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza, il 3 maggio 2015 (C. 3012), approvato in via definitiva il 2 agosto 2017 (legge n. 124/2017).

Il ripristino della cadenza annuale del provvedimento è stato assicurato, nella XIX legislatura, dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (**PNRR**), che ha considerato la tutela e la promozione della concorrenza fattori essenziali per l'efficienza e la crescita economica e ha previsto una serie di misure da adottare con le leggi annuali per il mercato e la concorrenza riferite agli anni dal **2021 al 2025**. A tale programmazione hanno quindi dato attuazione le seguenti leggi:

- n. 118/2022 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021);
- n. 214/2023 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2022);
- n. 193/2024 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023);
- n. 190/2025 (legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025).

Il disegno di legge annuale 2026 si colloca pertanto in un **quadro mutato**: esaurita la sequenza dei traguardi PNRR relativi alla legge annuale sulla concorrenza, esso è il primo provvedimento della serie i cui contenuti non sono predeterminati da specifici obblighi di attuazione del Piano. Stando al Piano strutturale di bilancio di medio termine (PSBMT 2025-

2029), **l'Italia intende rinnovare fino al 2029 il proprio impegno nell'adozione di una legge annuale**, che permetta un intervento periodico utile a una maggiore contendibilità dei mercati, anche tenuto conto delle valutazioni di *policy* delle Autorità di regolazione.

Ne consegue che i parametri esterni di raffronto per l'esame parlamentare tendono a coincidere, da un lato, con l'attività di segnalazione dell'AGCM e, dall'altro, con le raccomandazioni formulate nell'ambito del Semestre europeo, cui si può aggiungere il valore conoscitivo delle analisi delle istituzioni nazionali, e in particolare della relazione annuale della Banca d'Italia.

Le segnalazioni dell'AGCM per il 2026

Come anticipato, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato il 29 luglio 2026 ha trasmesso le sue proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale 2026 (AS2187). Le proposte si articolano in due parti, una dedicata alle fonti energetiche e rinnovabili (FER), la seconda alla disciplina a tutela della concorrenza.

Per quanto riguarda la **transizione energetica e gli obiettivi di sviluppo delle FER**, l'Autorità ritiene che l'eliminazione delle barriere all'accesso e delle inefficienze procedurali che rallentano la realizzazione degli impianti rinnovabili assuma rilievo centrale anche ai fini della promozione della concorrenza. In tal senso, auspica interventi su più profili:

- il coordinamento della ***governance*** **multilivello** nei procedimenti autorizzativi, anche mediante meccanismi sostitutivi statali in caso di inerzia o di mancato raggiungimento dei *target* regionali;
- una formulazione più puntuale del **principio dell'interesse pubblico prevalente** di cui all'articolo 3 del d.lgs. n. 190/2024;
- il rafforzamento delle **competenze tecniche** e degli organici delle amministrazioni coinvolte nei procedimenti autorizzativi;
- la **trasparenza** dei tempi effettivi dei procedimenti di connessione alla rete.

In tale contesto, per quanto riguarda più specificamente i **regimi concessori**, sono formulate le seguenti indicazioni:

- per la **distribuzione** elettrica, la limitazione della durata delle proroghe e l'indizione di procedure competitive trasparenti e non discriminatorie per l'assegnazione delle concessioni, insieme al rafforzamento della **separazione tra gestione** delle reti e **attività** a valle;
- per la distribuzione del **gas naturale**, l'effettivo svolgimento e la competitività delle gare d'ATEM e il ripensamento del modello di innovazione e di investimenti attualmente previsto nello schema dei

bandi di gara, con il conseguente aggiornamento del d.m. n. 226/2011;

- per le grandi **derivazioni idroelettriche**, la modifica dell'articolo 12 del d.lgs. n. 79/1999, prevedendo nuovi termini perentori sia per l'approvazione delle leggi regionali, che per l'avvio delle procedure competitive di nuova assegnazione delle concessioni, nonché per l'esercizio dei poteri sostitutivi già previsti in caso di inerzia delle regioni, e la previsione di strumenti di monitoraggio degli investimenti (per maggiori approfondimenti sul punto, si rimanda all'apposito tema sulle concessioni idroelettriche curato dal Servizio Studi della Camera).

La seconda parte della segnalazione riguarda la disciplina a **tutela della concorrenza**. L'Autorità propone:

- l'armonizzazione con il diritto dell'Unione europea della normativa nazionale in materia di **concentrazioni**, con l'introduzione del cd. **obbligo di *stand still*** nel controllo delle concentrazioni, prevedendo anche un adeguato regime sanzionatorio, mediante la sostituzione dell'articolo 17 e dell'articolo 19, comma 1, della legge n. 287/1990;
- la modifica dell'articolo 4 della medesima legge n. 287/1990 e l'abrogazione dell'articolo 13, in materia di **autorizzazione in deroga delle intese**, in coerenza con il sistema di eccezione legale del regolamento (CE) n. 1/2003.

Successivamente, come anticipato, l'AGCM ha deliberato il 22 settembre 2026 una segnalazione ai sensi dell'articolo 21 della legge n. 287/1990, in merito alla **disciplina delle sollecitazioni commerciali telefoniche per i contratti di fornitura di energia elettrica e gas** (AS2193). Tale disciplina è contenuta nell'articolo 51, commi 8-*bis* e seguenti, del Codice del consumo (d.lgs. n. 206/2005), commi introdotti dall'articolo 1, comma 5-*bis*, del decreto-legge n. 21/2026 (legge n. 49/2026). Nel rimandare all'apposito *dossier* di questo Servizio Studi per maggiori approfondimenti, qui si ricorda che tale disposizione vieta le sollecitazioni, salvo due eccezioni: i) che il contatto sia stato direttamente richiesto dal consumatore attraverso le interfacce informatiche del professionista; ii) che il contatto sia rivolto a un consumatore già cliente di energia elettrica o gas del professionista e questi abbia espresso uno specifico consenso a ricevere proposte commerciali.

L'Autorità rileva profili di criticità concorrenziale sotto tre aspetti:

- l'**asimmetria tra operatori** dotati e operatori privi di una base clienti *energy* preesistente, in particolare quelli di telecomunicazioni, anche con riferimento alle offerte convergenti: questi ultimi non possono utilizzare la propria clientela per proporre telefonicamente offerte energetiche o convergenti, mentre gli operatori energetici

possono rivolgere ai propri clienti anche offerte di telecomunicazioni;
- gli effetti sulla **contendibilità della clientela,** in quanto il canale telefonico resta utilizzabile verso i propri clienti ma è limitato verso quelli serviti da altri fornitori;
- la **limitazione dell'operatività degli intermediari** e dei **servizi di comparazione tariffaria**, prevedendo la prima eccezione che il contatto sia richiesto attraverso le interfacce del professionista.

L'Autorità osserva inoltre che la mera estensione dell'attuale regime ad altri settori, come quello delle telecomunicazioni, potrebbe non essere sufficiente a superare tali criticità. Di conseguenza, auspica soluzioni che, preservando la tutela dei consumatori, assicurino un assetto neutrale rispetto al settore, alla provenienza dell'operatore e al modello distributivo.

Le raccomandazioni della Commissione europea nel pacchetto di primavera 2026

Il 3 giugno 2026, nell'ambito del pacchetto di primavera del Semestre europeo, la Commissione europea ha adottato la raccomandazione di raccomandazione (CRS) del Consiglio sulle politiche economiche, sociali, occupazionali, strutturali e di bilancio dell'Italia (COM(2026) 212 *final*). La Commissione ha rilevato che, avvicinandosi il dispositivo per la ripresa e la resilienza al termine del proprio ciclo di vita, resta essenziale sostenere le riforme e gli investimenti realizzati con il suo supporto, in particolare quelli che concorrono ad affrontare le criticità individuate nelle raccomandazioni specifiche per Paese.

Secondo la Commissione europea, infatti, l'Italia presenta **squilibri macroeconomici**, legati in particolare all'elevato debito pubblico e alla debole crescita della produttività (considerando 7), quest'ultima dovuta ai limitati investimenti pubblici e privati in ricerca e sviluppo (considerando 27).

In particolare:
- Sul piano del **sistema fiscale** (considerando 20), la raccomandazione evidenzia che, per irrobustire le potenzialità economiche, il carico fiscale che attualmente grava sul lavoro potrebbe essere spostato verso altre fonti di entrate sottoutilizzate a fini di imposizione, ritenute meno penalizzanti per la crescita. La raccomandazione, inoltre, individua nella revisione della tassazione dei veicoli sulla base delle emissioni di CO_2 uno strumento per finanziare le infrastrutture per la mobilità sostenibile, riducendo l'elevata dipendenza dal trasporto stradale.
- Nel **contesto imprenditoriale**, la Commissione europea sottolinea l'opportunità di promuovere l'espansione delle *start-up* e l'aggregazione

di piccole e medie imprese (PMI), accompagnate dalla rimozione degli ostacoli normativi e fiscali. La raccomandazione osserva al riguardo che le imprese innovative riscontrano un accesso limitato ai finanziamenti non bancari, alla luce del fatto che il mercato dei capitali non è ancora adeguatamente sviluppato; le cause vengono individuate nella limitata presenza di investitori istituzionali e aziendali e nelle poche possibilità di uscita a disposizione degli investitori (considerando 28).

- Sul fronte della **produttività**, viene evidenziata la presenza al Sud Italia, da un lato, di minori dimensioni medie delle imprese e della concentrazione delle loro attività nei settori tradizionali e, dall'altro, di mancanze infrastrutturali.

  Sul punto, la raccomandazione suggerisce l'elaborazione di una politica industriale incentrata sull'innovazione per orientare le risorse verso settori e tecnologie ad alto valore aggiunto, favorendo lo sviluppo del Mezzogiorno. In particolare, si richiama un miglior coordinamento con la pianificazione degli investimenti nelle infrastrutture e nella ricerca e l'adozione di politiche specifiche per promuovere la crescita industriale e la trasformazione strutturale dei territori. Infine, per superare il divario infrastrutturale tra il Nord Italia e il Sud Italia la raccomandazione menziona il miglioramento dell'accesso alle zone industriali e della connettività dell'ultimo miglio, nonché l'intervento sulle infrastrutture stradali e portuali (considerando 29).
- Con riferimento alla **concorrenza**, cui si rivolge il considerando 32, la Commissione europea individua la necessità di iniziative legislative per:
  - organizzare e aggiudicare mediante gara le concessioni di distribuzione dell'energia;
  - dare piena attuazione alle riforme pro-concorrenziali nei trasporti, in particolare nei settori ferroviario, autostradale e portuale;
  - garantire principi pro-concorrenziali e gare aperte e trasparenti nel settore sanitario.
- Per ovviare al **prezzo dell'energia elettrica** in Italia (considerando 33), tra i più elevati nell'Unione europea, la Commissione raccomanda:
  - di accelerare la crescita delle energie rinnovabili, indicendo aste per le energie rinnovabili e lo stoccaggio e dando piena attuazione a livello regionale del Testo Unico di riforma delle procedure di autorizzazione;
  - di ridurre e razionalizzare le imposte e i prelievi sull'energia elettrica, compresi gli oneri generali di sistema, nell'ottica di incentivare all'elettrificazione le imprese e l'industria;
  - di potenziare la rete elettrica – incluse le interconnessioni transfrontaliere – e affrontare i ritardi nelle connessioni alla rete di

distribuzione, senza gravare al contempo sulle bollette dei consumatori.

Sul fronte delle energie rinnovabili, con attenzione in particolare alla **decarbonizzazione dei trasporti e alla transizione energetica**, si ricordano gli **articoli 2, 5 e 6 del disegno di legge** in esame (v. apposite schede di lettura), relativi rispettivamente all'obbligo di prevedere almeno un vettore energetico alternativo per le nuove autorizzazioni, alla riconversione degli impianti in stazioni di ricarica o di distribuzione di biocarburanti e, infine, alle semplificazioni per l'installazione delle infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici finalizzata alla trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti.

La relazione annuale di Banca d'Italia sul 2025

Per un più organico inquadramento del disegno di legge in esame viene in rilievo anche la relazione annuale sul 2025 pubblicata da Banca d'Italia il 29 maggio 2026. Vi si rileva tra l'altro che, nell'ultimo quinquennio, gli interventi di liberalizzazione sono stati circoscritti e che la legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025 (legge n. 190/2025), ultima richiesta dal PNRR, ha previsto misure di natura principalmente procedurale. Inoltre:

- Nel paragrafo dedicato alla concorrenza e alla regolamentazione del capitolo 11, pag. 162 e ss., si evidenzia come, secondo le imprese, uno dei principali ostacoli alla competitività delle imprese sia rappresentato dagli **oneri di conformità con la regolamentazione**, la cui incidenza è aumentata negli ultimi dieci anni.

  In particolare, alle **norme fiscali**, ritenute le più complesse e gravose, si affiancano le norme sul **lavoro**, sull'**ambiente** e sulla **regolamentazione dei beni e dei servizi**. La relazione osserva, inoltre, che un sistema incentrato su regimi regolatori e fiscali differenziati per dimensione di impresa è in grado di rappresentare **un disincentivo alla crescita dimensionale** delle imprese e di **distorcere la ripartizione delle risorse** nel mercato.
- In materia di **aiuti di Stato**, il riquadro del capitolo 10 in materia di aiuti di stato a fondo perduto alle imprese (pag. 143) segnala una ricomposizione, negli ultimi anni, degli aiuti a carattere ordinario anche a favore del comparto dell'energia e dell'ambiente.

  A tal proposito, si segnala che il disegno di legge in esame riconosce ai titolari di impianti stradali di distribuzione di benzina e gasolio contributi per la riconversione degli impianti di distribuzione carburanti, concessi,

in attesa dell'approvazione della Commissione europea, nei limiti del regolamento relativo agli aiuti di Stato cd. *de minimis*.

- Sul fronte della **transizione energetica**, la relazione rileva che, in Italia, la diffusione dell'auto elettrica è ancora contenuta, pari all'11% delle immatricolazioni, individuandone tra le cause la distribuzione disomogenea delle infrastrutture di ricarica, il costo relativamente elevato dell'elettricità e l'incertezza del quadro normativo e degli incentivi alla transizione (pag. 215). Si collocano in questo contesto:
  - l'articolo 2 del disegno di legge in esame, nella parte in cui stabilisce che, dal 2028, non possono essere rilasciate autorizzazioni per impianti che non prevedano anche la distribuzione di almeno un vettore energetico per autotrazione alternativo ai combustibili fossili;
  - il citato articolo 5, sulla riconversione degli impianti in stazioni di ricarica o di distribuzione di biocarburanti;
  - l'articolo 6, recante semplificazioni per l'installazione delle infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici finalizzata alla trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti.
- Rimanendo nel **settore elettrico** (pag. 217), si aggiunge che secondo la relazione:
  - la presenza di prezzi dell'elettricità convenienti rispetto a quelli degli idrocarburi potrebbe incentivare l'elettrificazione dei consumi e dei processi produttivi, a condizione che ciò sia accompagnato da un sufficiente adeguamento dell'offerta;
  - per accelerare la transizione del settore elettrico relativamente alla generazione dell'energia, si può fare affidamento sulla diffusione degli strumenti di negoziazione a lungo termine dell'elettricità prodotta, come i contratti a due vie (*contracts for difference*) o i *power purchase agreements* (PPA);
  - per evitare aumenti degli oneri generali di sistema, si può ricorrere ad aste competitive per assegnare gli strumenti di supporto pubblici nonché a investimenti nella rete per contenere i rincari dei costi di dispacciamento.

Struttura e contenuti del disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026

Il disegno di legge, nel testo presentato alla Camera dei deputati il 28 settembre 2026 per la prima lettura (A.C. 3120), si compone di **tredici articoli** ripartiti in tre Capi.

Si osserva che con le risoluzioni 6-00298 e 6-00240 relative al Documento programmatico di finanza pubblica (DPFP) 2026, approvate il

13 ottobre 2026 rispettivamente dalla Camera dei deputati e dal Senato della Repubblica, il disegno di legge in esame è stato **collegato alla manovra di finanza pubblica**.

Il disegno di legge è corredato della relazione illustrativa, della relazione tecnica, dell'analisi tecnico-normativa e dell'analisi di impatto della regolamentazione. Se ne fornisce di seguito un'illustrazione per capi.

La riforma della distribuzione dei carburanti e ristrutturazione della rete. L'indagine dell'AGCM

Il Capo I (articoli da 1 a 9) reca una riforma organica del settore della distribuzione dei carburanti, che si articola su tre direttrici: il rafforzamento dei requisiti per l'accesso e la permanenza nell'attività e del relativo sistema di controlli; la tipizzazione dei rapporti contrattuali lungo la filiera a valle; il sostegno economico alla razionalizzazione e alla riconversione della rete, con la relativa copertura finanziaria.

In proposito si ricorda che con provvedimento n. 30456 del 24 gennaio 2023, l'AGCM aveva avviato l'indagine IC54 sui **prezzi dei carburanti per autotrazione in Italia**, esaminati nelle diverse fasi della filiera, dall'estrazione alla distribuzione. L'indagine si è chiusa il 13 giugno 2023 con l'approvazione del testo conclusivo, pubblicato nel supplemento al bollettino n. 25 del 7 luglio 2023.

L'indagine è stata motivata dall'osservazione di alcuni significativi aumenti dei prezzi al dettaglio dei carburanti per autotrazione nel corso dell'anno 2022 e all'inizio del 2023 ed ha riguardato il periodo compreso tra gennaio 2021 e l'inizio di aprile 2023.

L'indagine IC54 ha rappresentato, tra l'altro, quanto segue:

- l'**inadeguatezza** dei due soli **modelli contrattuali** tipizzati tra titolari e gestori (il comodato gratuito delle attrezzature con fornitura in esclusiva e il comodato gratuito con contratto di commissione), con conseguente diffusione di forme atipiche (come guardiania e appalto), **auspicando** una revisione della normativa sulla gestione degli impianti, volta a favorire **tipologie contrattuali diversificate** e forme contrattuali che assicurino una maggiore efficienza dei servizi resi;
- la frammentazione dell'offerta e l'ingresso di numerosi operatori di piccole dimensioni hanno determinato un'**opacità operativa della rete**, che avrebbe agevolato fenomeni di illegalità ed evasione fiscale, consentendo ad alcuni operatori indebiti vantaggi competitivi, auspicando pertanto un intervento di contrasto a tali fenomeni;
- la **mancata interoperabilità delle banche dati pubbliche sulla rete**, auspicando una rapida implementazione del raccordo tra

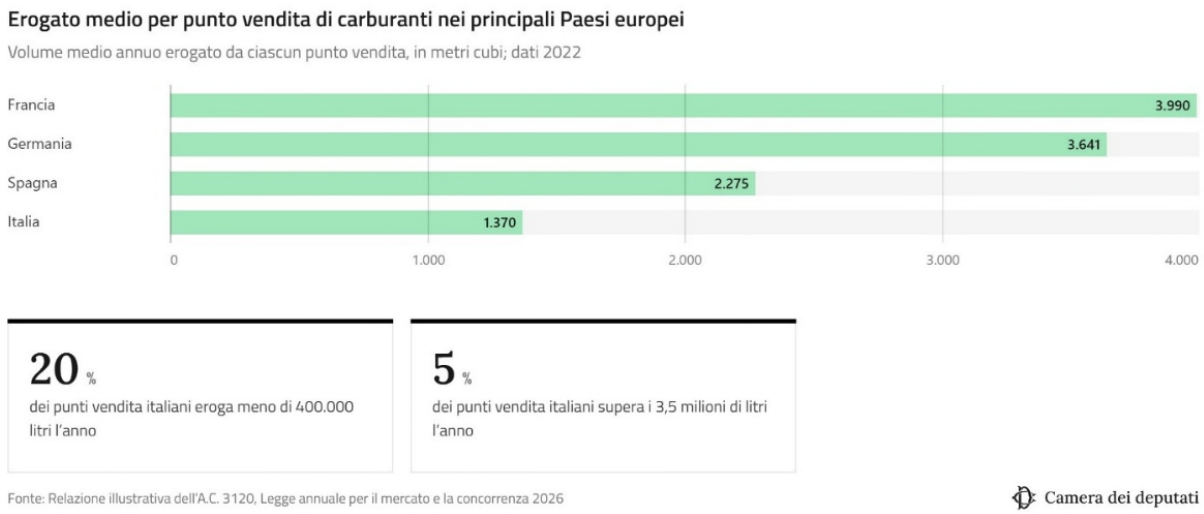
l'anagrafe degli impianti del MASE, la banca dati dell'Agenzia delle dogane e l'anagrafe sottostante all'Osservatorio prezzi del MIMIT;

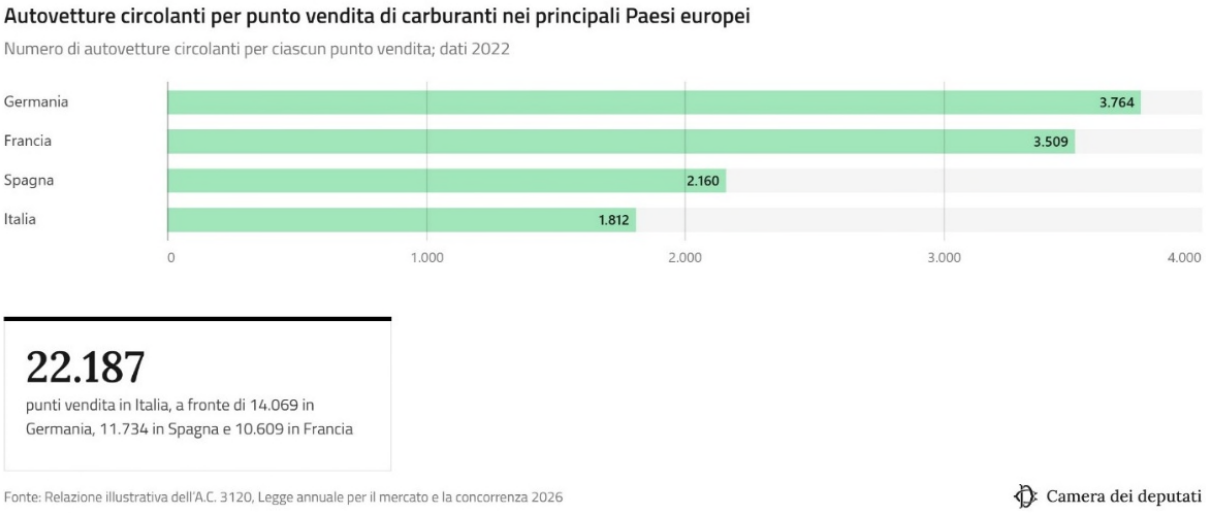
- la presenza di impianti con **livelli di erogato che difficilmente consentono un esercizio economicamente sostenibile**, sottolineando l'esigenza di mantenere i meccanismi volti a facilitare la chiusura degli impianti incompatibili, e suggerendo di valutare incentivi alla chiusura o alla **riconversione degli impianti** per ampliare la rete di ricarica elettrica, purché tali incentivi non comportino distorsioni della concorrenza.

A tali evidenze si ricollegano le disposizioni del Capo I, che intervengono sui requisiti per il rilascio e per la permanenza del titolo autorizzativo (articoli 1 e 2), sulla tipizzazione dei rapporti contrattuali tra titolari e gestori e sulla contrattazione economica di secondo livello (articoli 3 e 4), sugli incentivi alla dismissione e alla riconversione degli impianti e sulle relative semplificazioni procedimentali (articoli 5 e 6), sugli obblighi informativi e sull'interoperabilità delle banche dati (articolo 7), sulla proroga del termine per la dismissione semplificata (articolo 8) e sulla copertura finanziaria (articolo 9). Per il contenuto delle singole disposizioni si rinvia alle rispettive schede di lettura.

Secondo la relazione illustrativa, il mercato interessato sviluppa un fatturato complessivo di circa **45 miliardi di euro annui** e coinvolge circa **80.000 addetti** tra titolari, collaboratori e dipendenti, occupati presso oltre **22.000 impianti** della rete ordinaria e circa **450 aree di servizio autostradali**; si stima che 7.000-8.000 impianti necessiterebbero di interventi di messa in sicurezza e bonifica dei suoli e delle acque sotterranee.

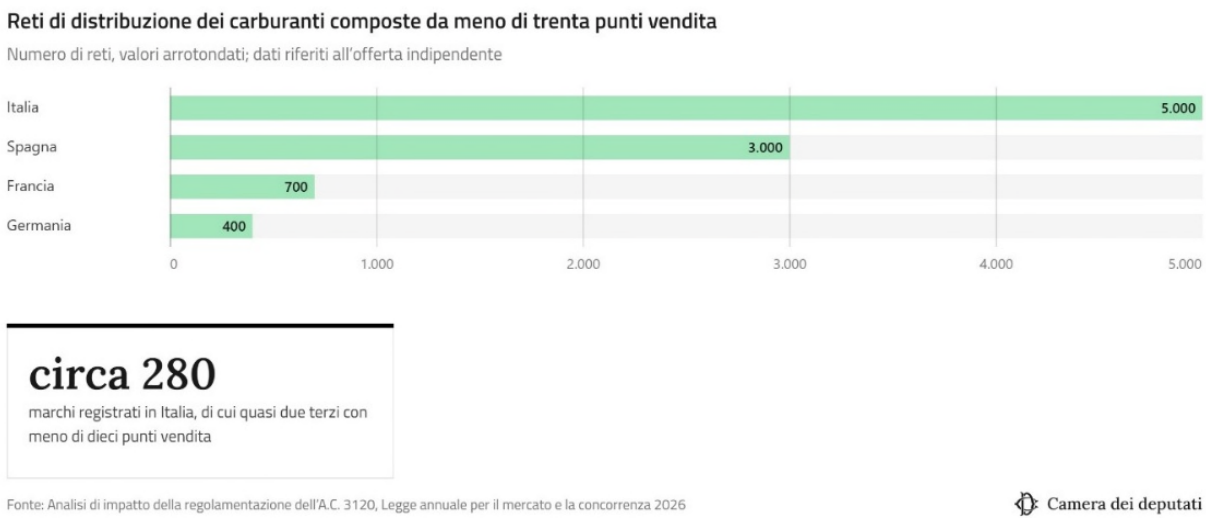
Di seguito due grafici – elaborati sui dati esposti dalla relazione illustrativa del Governo – illustrano il confronto dimensionale della rete distributiva.





La medesima relazione illustrativa, richiamando l'indagine conoscitiva IC54 dell'AGCM, riconduce le criticità strutturali della rete alla frammentazione dell'offerta e a livelli di erogato medio inferiori a quelli dei principali *partner* europei. L'analisi di impatto della regolamentazione aggiunge, quanto alle cause del divario, la **polverizzazione dell'offerta indipendente** – circa 280 marchi registrati, di cui quasi due terzi con meno di dieci punti vendita, e circa 5.000 reti composte da meno di trenta punti vendita, a fronte delle 3.000 della Spagna, delle 700 della Francia e delle 400 della Germania –, la contrazione dei consumi non accompagnata da una corrispondente riduzione del numero di impianti (passati dai 23.900 del 2000 ai 21.700 del 2021) e la scarsa diffusione delle attività "*non oil*", presenti nel 27% dei punti vendita italiani a fronte del 93% della Germania e del 75% della Spagna.

I dati sono ulteriormente illustrati dai grafici che seguono.





La relazione tecnica stima in circa **5.000**, su un totale di circa 22.000, gli impianti da avviare a chiusura per motivi tecnico-strutturali o economici connessi ai volumi erogati, e in circa **120.000 euro** il costo unitario della dismissione con contestuale installazione delle infrastrutture di ricarica. L'obiettivo programmatico è la **dismissione** o riconversione di almeno il 35% degli impianti inefficienti, pari a circa **1.800 impianti**.

Della dotazione triennale di 120 milioni di euro, la relazione tecnica sottrae 2,4 milioni di euro a titolo di oneri di gestione (2%) e 8 milioni di euro destinati agli indennizzi ai gestori uscenti – per un numero massimo stimato di **400 beneficiari** –, residuando **109,6 milioni di euro** per i contributi alla dismissione.

Emittenti a carattere comunitario e delega in materia di assicurazione RCA (l'indagine conoscitiva in corso)

Il Capo II è composto di due articoli e reca interventi settoriali in due mercati nei quali le criticità concorrenziali sono state segnalate dalle autorità di settore: il riparto delle risorse pubbliche destinate alle emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario (articolo 10) e la riforma, mediante delega legislativa, della disciplina dell'assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione di autoveicoli (articolo 11). L'analisi di impatto della regolamentazione riconduce il primo intervento all'esigenza di contenere la parcellizzazione dei contributi e il secondo alle anomalie del mercato RC auto segnalate dall'IVASS e oggetto dell'indagine conoscitiva IC60.

Si ricorda infatti che il 18 giugno 2026 l'AGCM insieme all'IVASS, nell'ambito del protocollo d'intesa sottoscritto tra le due Autorità nel novembre 2024, ha avviato l'indagine conoscitiva IC60 sul **mercato RC auto**. Sul punto l'Autorità ha rilevato che:

- l'evoluzione dei **meccanismi di attribuzione del rischio** ha condotto alla "saturazione" del **sistema *bonus-malus***. Gli assicurati risultano fortemente concentrati nelle classi di merito universali più favorevoli e le compagnie hanno sviluppato classi di merito "interne";

- per quanto riguarda il **risarcimento diretto**, la compensazione forfettaria tra compagnie, basata su parametri di costo medio, può produrre distorsioni sotto tre profili: i) le politiche di prezzo; ii) gli incentivi al contenimento dei costi dei risarcimenti; iii) le dinamiche competitive tra le imprese;
- per quanto riguarda i **dispositivi di monitoraggio e contrasto alle frodi**, l'Autorità ha richiamato i dispositivi che registrano l'attività del veicolo, quali la scatola nera, anche quale supporto per l'accertamento delle responsabilità e per il contenimento del rischio di frodi;
- infine, sul versante della **comparazione dei prezzi**, l'Autorità ha rilevato la diffusa applicazione di sconti, talvolta molto rilevanti, da parte di compagnie e intermediari, in un contesto di offerte complesse per clausole aggiuntive e garanzie accessorie. Ha quindi ritenuto opportuno verificare se tali prassi privino i premi di riferimento del loro valore informativo, anche ai fini della comparazione.

L'indagine è tuttora in corso: la *call for input* si è chiusa il 31 luglio 2026 e il termine di conclusione è fissato al 31 dicembre 2027. L'analisi di impatto della regolamentazione (AIR) presentata dal Governo a corredo del disegno di legge in esame precisa pertanto che le risultanze definitive saranno acquisite nella fase di esercizio della delega.

Le professioni: agenti di affari in mediazione e consulenti del lavoro

Il Capo III del disegno di legge in esame, anch'esso composto di due articoli, interviene sulle professioni: da un lato sulla qualificazione professionale e sull'aggiornamento continuo degli agenti di affari in mediazione (articolo 12), dall'altro sull'ampliamento della platea dei professionisti legittimati agli adempimenti telematici presso il registro delle imprese (articolo 13).

L'analisi di impatto della regolamentazione qualifica entrambi gli interventi come **pro-concorrenziali**, il primo in quanto amplia le vie di accesso alla professione e contrasta l'esercizio abusivo, il secondo in quanto rimuove una riserva di attività a favore di una sola categoria professionale.

Schede di lettura

CAPO I – MISURE PER INCREMENTARE LA CONCORRENZA NEL SETTORE DELLA DISTRIBUZIONE CARBURANTI

Articolo 1
(Modifiche in materia di autorizzazione alla distribuzione dei carburanti)

L'**articolo 1** reca varie modifiche alla disciplina del sistema di distribuzione dei carburanti, prevedendo che il rilascio dell'**autorizzazione** all'installazione e all'esercizio dei relativi impianti di distribuzione sia subordinato al possesso di requisiti di capacità tecnico-organizzativa ed economica, all'assenza delle cause di esclusione previste dal codice dei contratti pubblici, alla regolarità contributiva e all'applicazione del contratto collettivo nazionale di settore, nonché alle verifiche in materia di documentazione antimafia. Prevede che l'autorizzazione sia rilasciata in **forma espressa** entro novanta giorni, sopprimendo il vigente meccanismo di silenzio-assenso, e condiziona il **trasferimento a terzi** dell'impianto al trasferimento delle attrezzature e a una nuova autorizzazione comunale. Fa salve le autorizzazioni già rilasciate, che decadono ove in sede di controllo sia rilevato il difetto di alcuno dei nuovi presupposti.

L'**articolo 1** apre il Capo I del disegno di legge in esame dedicato alle misure per incrementare la concorrenza nel settore della distribuzione carburanti (articoli da 1 a 9).

L'articolo in questione si compone di due commi. Il **comma 1** novella l'articolo 1 del decreto legislativo n. 32/1998 – in materia di razionalizzazione del sistema di distribuzione dei carburanti – dichiarando la finalità di rafforzare il contrasto ai comportamenti illegali e di garantire l'affidabilità dei soggetti che operano nel territorio nazionale nella distribuzione dei carburanti, in modo da assicurare la concorrenza tra gli stessi a beneficio dei consumatori.

> Si ricorda che l'articolo 1 del decreto legislativo n. 32/1998, nella sua versione **attualmente vigente** (e quindi precedente alle modifiche che il disegno di legge in esame propone), configura l'installazione e l'esercizio degli impianti come attività liberamente esercitate sulla base dell'autorizzazione del comune in cui l'attività è esercitata (commi 1 e 2). L'autorizzazione – precisa il comma 2 – è subordinata "esclusivamente" alla verifica della conformità alle

disposizioni del piano regolatore, alle prescrizioni fiscali e a quelle concernenti la sicurezza sanitaria, ambientale e stradale, alle disposizioni per la tutela dei beni storici e artistici e alle norme di indirizzo programmatico delle regioni. Il comma 3 prevede che il richiedente trasmetta un'analitica autocertificazione corredata di perizia giurata e che, trascorsi novanta giorni dal ricevimento degli atti, la domanda si consideri accolta se non è comunicato il diniego; il sindaco può annullare l'assenso illegittimamente formatosi. Il comma 4 prevede che, in caso di trasferimento della titolarità di un impianto, le parti ne diano comunicazione al comune, alla regione e all'ufficio tecnico erariale entro quindici giorni. Il comma 5 disciplina le verifiche sugli impianti, le cui risultanze sono trasmesse anche al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato e al Ministero dell'ambiente. Il comma 6 disciplina l'affidamento della gestione a terzi (gestori) mediante contratti di durata non inferiore a sei anni. Il comma 9 rimette a un decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato l'individuazione degli altri prodotti commercializzabili nell'area dell'impianto.

Il comma 1 dell'articolo in commento si suddivide in vari capoversi. La **lettera *a)***, che si scompone in due numeri, interviene sul **comma 2** dell'articolo 1 del d.lgs. n. 32/1998, che come detto disciplina il procedimento di autorizzazione all'installazione e all'esercizio degli impianti. Il numero 1) aggiunge, in fine al primo periodo, la previsione che l'autorizzazione sia rilasciata "in **forma espressa** entro novanta giorni dalla data di presentazione dell'istanza e all'esito della verifica positiva della sussistenza dei requisiti soggettivi e oggettivi previsti" dal medesimo articolo; il numero 2) sopprime l'avverbio "esclusivamente", ampliando così il perimetro degli accertamenti rimessi al comune.

La novità introdotta dalla lettera *a)*, numero 1, va letta in combinato con quanto disposto dalla lettera *c)* del medesimo comma in commento (su cui v. *infra*), integrando tali previsioni il **superamento del regime del silenzio-assenso** previsto dalla disciplina vigente. Si ricorda che con l'espressione "silenzio-assenso" si intende la formazione tacita del titolo abilitativo per effetto del decorso del termine senza adozione di un provvedimento espresso. Si appuntano, in proposito, le seguenti osservazioni.

In primo luogo, la nuova disciplina non sembra chiarire la natura – ordinatoria o perentoria – del termine di novanta giorni né gli effetti della sua inutile decorrenza.

Inoltre, il passaggio dal regime di silenzio-assenso al provvedimento espresso andrebbe valutato anche alla luce dell'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2006/123/CE (cd. direttiva *Bolkestein*) relativa ai servizi nel mercato interno, secondo cui, in mancanza di risposta entro il termine, l'autorizzazione si considera rilasciata, salvo che un regime diverso sia giustificato da un "motivo imperativo di interesse generale".

Sull'applicabilità della direttiva ai regimi autorizzatori nazionali andrebbe poi considerato anche quanto previsto dall'articolo 9 della medesima direttiva, che ne subordina la legittimità alla non discriminazione, alla giustificazione con un motivo imperativo di interesse generale e alla proporzionalità. Le relazioni di accompagnamento del Governo danno conto dell'impatto concorrenziale dei nuovi requisiti, ma non sembrano ricondurli alle condizioni poste dalle citate disposizioni della direttiva europea. In particolare, l'analisi tecnico-normativa, nella parte dedicata alla compatibilità con l'ordinamento dell'Unione europea, esamina il regolamento (UE) 2023/1804, il regime degli aiuti *de minimis* e l'articolo 13 del disegno di legge (v. apposita scheda di lettura), ma non il regime autorizzatorio qui introdotto con l'articolo 1; l'analisi di impatto della regolamentazione, nella sezione sul rispetto dei livelli minimi di regolazione europea, riferisce l'affermazione alla sola disciplina dei vettori energetici alternativi, mentre il giudizio di proporzionalità formulato in sede di valutazione dell'opzione regolatoria è argomentato con riferimento alle soglie e ai parametri numerici di altri articoli del disegno di legge. La medesima AIR riconosce peraltro che i nuovi requisiti così introdotti possono determinare un aumento dei costi fissi e degli oneri amministrativi di accesso e di ingresso nel mercato, soprattutto per gli operatori di minori dimensioni e per i nuovi entranti, pur ritenendoli diretti non a limitare il numero degli operatori, bensì ad assicurare standard minimi di affidabilità e continuità del servizio, e attribuisce al rilascio espresso entro novanta giorni un effetto pro-concorrenziale di riduzione dell'incertezza amministrativa.

La **lettera *b)*** inserisce nell'articolo 1 del d.lgs. n. 32/1998 i commi 2-*bis* e 2-*ter*.

Il nuovo **comma 2-*bis*** stabilisce che l'autorizzazione è rilasciata dal comune territorialmente competente ai soggetti che, nelle forme di cui al comma 3, dimostrano di essere in possesso dei seguenti **requisiti**:

a) capacità tecnico-organizzativa ed economica necessaria a garantire la continuità e la regolarità nell'espletamento del servizio pubblico essenziale di distribuzione di prodotti energetici e servizi destinati all'autotrazione: in proposito si osserva che la capacità tecnico-organizzativa ed economica non è definita né è previsto un rinvio a fonti attuative che ne individuino i parametri e poiché l'articolo 10 della citata direttiva 2006/123/CE richiede che i criteri di concessione dell'autorizzazione siano chiari, non ambigui, obiettivi, resi pubblici preventivamente e tali da non conferire alle autorità competenti un potere discrezionale arbitrario, *si valuti l'opportunità di precisare i requisiti o di prevedere che saranno definiti in un atto di livello secondario*;

b) insussistenza delle condizioni soggettive ostative previste dall'articolo 94 del codice dei contratti pubblici (d.lgs. n. 36/2023), che reca le cause di

esclusione automatica dell'operatore economico dalle procedure di affidamento (tra cui le condanne per delitti di particolare gravità e la sussistenza di cause di decadenza o di divieto di cui al codice antimafia);

c) rispetto della legislazione in materia contributiva, mediante esibizione del documento unico di regolarità contributiva (DURC), nonché applicazione dei contratti dei lavoratori dipendenti e del contratto collettivo nazionale di lavoro di settore.

Il nuovo **comma 2-*ter*** subordina il rilascio dell'autorizzazione alle verifiche in materia di documentazione **antimafia** di cui all'articolo 83 del codice delle leggi antimafia (d.lgs. n. 159/2011). In proposito si osserva che il richiamato articolo 83 già impone alle pubbliche amministrazioni di acquisire la documentazione antimafia prima di rilasciare i provvedimenti indicati nell'articolo 67 del medesimo codice, tra i quali figurano le autorizzazioni di polizia e di commercio.

La **lettera *c)*** sopprime il secondo e il terzo periodo del **comma 3** dell'articolo 1 del d.lgs. n. 32/1998, eliminando la formazione tacita dell'assenso e il correlato potere del sindaco di annullamento in autotutela: si tratta della conseguenza necessaria del passaggio al provvedimento espresso.

Resta pertanto vigente il primo periodo del comma 3, che configura l'istanza come "**analitica autocertificazione** corredata della documentazione prescritta dalla legge e di una perizia giurata", modello che appare concepito in funzione del regime di silenzio-assenso. Il nuovo comma 2-*bis* rinvia peraltro espressamente alle "forme di cui al comma 3" per la dimostrazione dei requisiti da esso introdotti.

La **lettera *d)*** aggiunge un periodo al **comma 4** dell'articolo 1 (che nel testo vigente si limita a prescrivere una comunicazione successiva al comune, alla regione e all'ufficio tecnico di finanza entro quindici giorni), prevedendo che il **trasferimento a terzi** sia condizionato al trasferimento delle attrezzature costituenti l'impianto stesso e sia soggetto all'autorizzazione del comune competente, rilasciata previa verifica dei requisiti soggettivi del subentrante entro novanta giorni dalla "comunicazione di cui al comma 1". Il trasferimento, oggi assoggettato a mera comunicazione, viene quindi ricondotto a un regime autorizzatorio. La relazione tecnica precisa che non si tratta di una funzione amministrativa inedita, bensì dell'esplicitazione di una prassi già in essere, e individua il solo elemento di novità nella fissazione del termine di novanta giorni.

Le **lettere *e)*** ed ***f)*** aggiornano i riferimenti al soppresso Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, in coerenza con il trasferimento delle funzioni statali in materia di energia al Ministero della

transizione ecologica, poi ridenominato Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (articolo 2 del decreto-legge n.22/2021 e articolo 4 del decreto-legge n. 173/2022). In particolare, la lettera *e)* sostituisce, con i riferimenti al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, quelli contenuti nel **comma 6**, terzo e quinto periodo, dell'articolo 1 del d.lgs. n. 32/1998 (deposito degli accordi interprofessionali e tentativo di mediazione delle vertenze collettive) e la lettera *f)* sostituisce, allo stesso modo, quello contenuto nel **comma 9**.

Il **comma 2** dell'articolo 1 del disegno di legge in esame reca la **disciplina transitoria**: le autorizzazioni rilasciate prima dell'entrata in vigore di questa legge annuale sulla concorrenza rimangono valide; ove in sede di controllo sia rilevato il difetto di alcuno dei presupposti di cui al comma 2-*bis*, lettere *a)*, *b)* e *c)*, l'autorizzazione decade. L'amministrazione competente al rilascio del titolo assegna al titolare dell'autorizzazione, prima della pronuncia di decadenza, novanta giorni per l'eliminazione dei fattori ostativi e per l'adeguamento alle disposizioni introdotte dalla legge.

Si osserva che il presente comma, nel riferirsi alla pronuncia di decadenza, presuppone un provvedimento espresso, senza peraltro esplicitarne il regime formale e motivazionale; l'articolo 1-*ter* del d.lgs. n. 32/1998, introdotto dall'articolo 2 del disegno di legge in esame (alla cui scheda di lettura si rimanda), precisa invece che a tal fine è richiesto un "provvedimento motivato dell'autorità competente".

Articolo 2
(Ulteriori disposizioni in materia di autorizzazioni alla distribuzione dei carburanti)

L'**articolo 2** inserisce, all'interno della disciplina dettata in materia di distribuzione dei carburanti, due nuove previsioni.
La prima stabilisce che, a decorrere dal 1° gennaio 2028, non possano essere rilasciate autorizzazioni per impianti che non prevedano anche la distribuzione di **almeno un vettore energetico per autotrazione alternativo ai combustibili fossili**.
La seconda disciplina la **decadenza** dal titolo autorizzativo e ne individua le conseguenze, tra cui l'obbligo di smantellamento delle attrezzature, l'accertamento dell'eventuale **inquinamento** ai fini della bonifica del sottosuolo e la riduzione in pristino delle superfici pubbliche e demaniali.

L'articolo 2 del disegno di legge in esame si compone di un solo comma, con cui sono inseriti due nuovi articoli dopo l'articolo 1 del decreto legislativo n. 32/1998.

Il nuovo **articolo 1-*bis*** – rubricato *Requisiti oggettivi per il rilascio delle nuove autorizzazioni* – introduce appunto un requisito di carattere oggettivo per il rilascio di nuovi titoli, secondo cui a decorrere dal 1° gennaio 2028 non potranno rilasciarsi autorizzazioni per impianti che non prevedano anche la distribuzione di almeno "**un vettore energetico per autotrazione alternativo ai combustibili fossili**". Tali combustibili alternativi – ossia, combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile – sono individuati mediante rinvio all'articolo 2, punto 4), del regolamento (UE) 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (per un approfondimento su tale regolamento si rimanda al *box* sottostante).

Si osserva peraltro che la previsione in esame riguarda i soli nuovi titoli abilitativi (a decorrere dal 1° gennaio 2028) e non incide sugli impianti già autorizzati, senza però che sia contestualmente disciplinato il regime delle istanze presentate anteriormente al 1° gennaio 2028 e non ancora definite a tale data: *si valuti l'opportunità di un approfondimento al riguardo.*

Si segnala inoltre che l'articolo 83-*bis*, comma 17, del decreto-legge n. 112/2008 (convertito con legge n. 133/2008 e da ultimo modificato dall'articolo 1, commi 98 e 99, della legge annuale sulla concorrenza n. 124/2017), "al fine di garantire il pieno rispetto delle disposizioni dell'ordinamento comunitario in materia di tutela della concorrenza", vieta di subordinare l'installazione e l'esercizio di un impianto al rispetto di vincoli che prevedano obbligatoriamente la presenza contestuale di più

tipologie di carburanti, "se tale ultimo obbligo comporta ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi e non proporzionali alle finalità dell'obbligo"[1]; il successivo comma 18 qualifica tali previsioni come princìpi generali in materia di tutela della concorrenza e livelli essenziali delle prestazioni. Il nuovo articolo 1-*bis* introduce un obbligo di presenza contestuale di più vettori senza richiamare la **clausola di proporzionalità** ivi prevista, né la disciplina attuativa che ne ha individuato i presupposti. Trattandosi di disposizioni di pari rango, la nuova previsione opererebbe quale deroga implicita alle previsioni richiamate. Si osserva che l'analisi tecnico-normativa, nell'elencare le disposizioni incise mediante novella, non menziona l'articolo 83-*bis* del decreto-legge n. 112/2008 e afferma che non risultano effetti abrogativi impliciti non tradotti in norme abrogative espresse; la stessa analisi di impatto della regolamentazione riconosce, peraltro, che l'obbligo potrebbe trasformarsi in una barriera all'ingresso ove le tecnologie alternative non siano sufficientemente disponibili in determinate aree geografiche, profilo che corrisponde a quello presidiato dalla clausola di proporzionalità dell'articolo 83-*bis*, comma 17: *si valuti l'opportunità di un coordinamento espresso con le predette previsioni.*

- **Il riesame del regolamento (UE) 2023/1804 cd. AFIR**

Il regolamento (UE) 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (cd. **AFIR**) stabilisce **obiettivi nazionali obbligatori** per gli Stati membri per la realizzazione di infrastrutture per i carburanti alternativi nell'UE destinate ai veicoli stradali, alle imbarcazioni e agli aeromobili in stazionamento, segnatamente lungo la rete transeuropea di trasporto (TEN-T).

La Commissione europea monitora la realizzazione dell'infrastruttura attraverso l'EAFO (Osservatorio europeo per i carburanti alternativi).

L'articolo 24 del regolamento stabilisce che lo stesso debba essere riesaminato entro la fine del 2026 e che la Commissione debba considerare, se del caso, se corredare tale riesame di una proposta di modifica. Il riesame è stato quindi annunciato nel piano d'azione industriale per il settore automobilistico europeo di marzo 2025.

In vista della presentazione di una proposta legislativa di revisione del regolamento, attesa per il quarto trimestre 2026, la Commissione europea ha

[1] I predetti ostacoli tecnici o oneri economici eccessivi o non proporzionati sono stati individuati con decreto del Ministro dello sviluppo economico del 5 marzo 2018, nei seguenti casi:

a) accessi e spazi insufficienti per motivi di sicurezza ai sensi della normativa antincendio, esclusivamente per gli impianti già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente decreto;

b) per il GNC lunghezza delle tubazioni per l'allacciamento superiore a mille metri tra la rete del gas naturale e il punto di stoccaggio del GNC e pressione della rete del gas naturale inferiore a tre bar;

c) distanza dal più vicino deposito di approvvigionamento del GNL via terra superiore a mille chilometri.

lanciato un invito a presentare contributi dal 23 marzo 2026 al 20 aprile 2026, riportando come oggetto del riesame, tra l'altro, l'adeguatezza degli obiettivi relativi alle infrastrutture di ricarica e rifornimento su strada, nonché le disposizioni in materia di trasparenza dei pagamenti e dei prezzi e un'eventuale estensione dell'ambito di applicazione delle disposizioni relative alla fornitura di energia elettrica da terra nei porti marittimi.

In tale contesto **Confindustria**, fornendo il proprio contributo, ha evidenziato tra le altre cose l'esigenza di superare un'impostazione meramente quantitativa, attraverso una valutazione dell'efficacia del quadro AFIR che non si limiti alla sola misurazione del numero di infrastrutture installate ma che piuttosto si basi sulla reale performance dell'infrastruttura e delle realtà di mercato di carburanti alternativi, tenendo conto di: qualità del servizio, accessibilità, interoperabilità, equilibrio territoriale, convenienza economica, capacità di rispondere alla domanda effettiva, neutralità tecnologica e valorizzazione delle infrastrutture già compatibili con combustibili rinnovabili e low-carbon.

In aggiunta, dall'11 maggio 2026 al 3 agosto 2026 la Commissione ha condotto una consultazione pubblica, basata su un questionario online per raccogliere i pareri del pubblico e dei portatori di interessi, tramite la pagina *web* della Commissione Di' la tua.

Il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** ha trasmesso alle Camere, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 234/2012, i propri commenti formulati in risposta alla consultazione. In particolare ha sottolineato, ad integrazione delle risposte al questionario, che gli obiettivi del regolamento appaiono pienamente coerenti con le priorità europee in materia di transizione energetica, continuità dei corridoi di trasporto e riduzione delle emissioni del settore, ma che appare tuttavia utile che la Commissione tenga conto anche delle condizioni concrete di attuazione degli obblighi infrastrutturali, con particolare riferimento alla maturità dei diversi mercati, alla domanda effettiva di utilizzo, alla disponibilità di aree idonee, alla capacità della rete elettrica, ai tempi autorizzativi e alla sostenibilità tecnico-economica degli interventi.

Il nuovo **articolo 1-*ter*** del decreto legislativo n. 32/1998 disciplina la **decadenza** dal titolo autorizzativo, che opera:

i) ove vengano meno i requisiti di cui all'articolo 1, con provvedimento motivato dell'autorità competente (comma 1);

ii) per l'inadempienza degli obblighi imposti dalle disposizioni di legge e dal titolo, quando l'inadempienza sia di tale gravità da compromettere la sicurezza o da ostacolare la continuità e la regolarità del servizio pubblico essenziale di distribuzione dei prodotti energetici per l'autotrazione (comma 2).

Si osserva che l'articolo 1-*ter* non disciplina il procedimento di decadenza e non prevede, a differenza dell'articolo 1, comma 2, del disegno di legge in esame – che assegna novanta giorni per l'eventuale eliminazione dei fattori ostativi (v. apposita scheda di lettura *supra*) –, un termine per la regolarizzazione né una fase di contraddittorio.

Il comma 3 del nuovo articolo 1-*ter* stabilisce che la decadenza comporta in tutti i casi, a carico dei titolari, l'obbligo di **smantellamento delle attrezzature**, di accertamento dell'eventuale inquinamento ai fini della **bonifica** ambientale del sottosuolo e di **riduzione in pristino** delle superfici pubbliche e demaniali occupate dagli impianti, salva contraria disposizione contenuta negli atti autorizzativi ovvero salvo il subentro di altro titolare ai sensi dell'articolo 1, comma 4, del medesimo decreto legislativo.

Si ricorda che la disciplina generale in materia di bonifica di siti contaminati è contenuta nel Titolo V (costituito dagli artt. 239-253) della Parte quarta del decreto legislativo n. 152/2006 (cd. Codice dell'ambiente). In particolare l'articolo 242, nel disciplinare le procedure operative ed amministrative di bonifica, stabilisce (al comma 13-*bis*) che per la rete di distribuzione carburanti si applicano apposite procedure semplificate, che sono state adottate dal Ministero dell'ambiente con il D.M. 12 febbraio 2015, n. 31 ("Regolamento recante criteri semplificati per la caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica dei punti vendita carburanti"). Il regime speciale disciplinato dal regolamento medesimo si applica anche, in virtù dell'espressa previsione recata dall'art. 5, comma 2, lettera *b)*, del regolamento stesso, "alla dismissione di punti vendita di carburanti".

Si fa notare che, a differenza della disposizione in esame, che fa riferimento unicamente all'accertamento dell'eventuale inquinamento ai fini della bonifica ambientale del sottosuolo, in base alla disciplina generale della bonifica dei siti contaminati con il termine "bonifica" si intende "l'insieme degli interventi atti ad eliminare le fonti di inquinamento e le sostanze inquinanti o a ridurre le concentrazioni delle stesse presenti nel suolo, nel sottosuolo e nelle acque sotterranee …" (definizione recata dall'articolo 240 del Codice dell'ambiente, che viene richiamata dal citato D.M. 31/2015).

Ciò premesso, si valuti l'opportunità di un coordinamento con la disciplina generale delle bonifiche testé richiamata.

Si segnala, infine, che la relazione illustrativa riferisce che il provvedimento di decadenza è "da emanare nella stessa forma dell'atto originario", elemento non presente nel testo dell'articolato.

Articolo 3
(Rapporti contrattuali in materia di gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti)

L'**articolo 3** tipizza un nuovo contratto di **affidamento a terzi dei servizi di rifornimento**, con durata minima non inferiore a quattro anni, termini di preavviso e penali per il recesso anticipato dell'affidante, e ne rimette il completamento a clausole generali definite in sede negoziale tra i titolari e le associazioni dei gestori. Decorsi centoventi giorni senza accordo, la definizione delle condizioni è rimessa all'equo apprezzamento di un **terzo arbitratore**. L'utilizzo di tipologie contrattuali diverse da quelle tipizzate è sanzionato in via amministrativa e qualificato come abuso di dipendenza economica.

L'articolo 3 è organizzato in tre commi.

Il **comma 1** novella l'articolo 28 del decreto-legge n. 98/2011 (legge n. 111/2011), per quel che riguarda le **tipologie contrattuali** per l'affidamento e l'approvvigionamento degli impianti di distribuzione carburanti.

Secondo l'indagine conoscitiva sul settore della distribuzione dei carburanti (IC54) dell'AGCM, richiamata dalle relazioni del Governo e già vista nelle premesse del presente *dossier*, la disciplina di settore avrebbe consolidato **due modelli tipici**, fondati sulla cessione gratuita dell'uso delle attrezzature mediante comodato: il modello **comodato + fornitura**, riconducibile all'articolo 1, commi 6 e 6-*bis*, del decreto legislativo n. 32/1998, nel quale il prezzo di vendita al pubblico è definito dal gestore; e il modello **comodato + commissione**, reso possibile dall'articolo 28, comma 12, del decreto-legge n. 98/2011, nel quale il prezzo è definito dalla società che fornisce il carburante, operando il gestore in nome proprio e per conto della medesima. Il comma 12 consente l'adozione di ulteriori tipologie contrattuali, "previa definizione negoziale di ciascuna tipologia mediante accordi sottoscritti tra organizzazioni di rappresentanza" dei titolari e dei gestori. Secondo la citata indagine conoscitiva dell'AGCM, si sono nel tempo diffuse, accanto ai modelli tipizzati, ulteriori forme contrattuali (quali la guardiania e l'appalto) che una parte degli operatori ritiene non coerenti con la normativa di settore in quanto non espressamente previste né tipizzate.

L'analisi di impatto della regolamentazione individua quali obiettivi specifici dell'articolo la riconduzione dei rapporti contrattuali entro una cornice chiara e prevedibile, il funzionamento del meccanismo di composizione delle controversie negoziali, l'adeguamento dei contratti in essere al nuovo regime, il contrasto alle forme contrattuali elusive e all'abuso di dipendenza economica,

l'applicazione del regime semplificato per le reti minori e la coerenza del regime con le concessioni autostradali.

Il comma 1 suddivide le modiche apportate all'articolo 28 del decreto-legge n. 98/2011 nelle seguenti lettere.

La **lettera *a)*** sostituisce, ai commi 4, 12 e 13, dell'articolo 28 le parole "Ministero dello sviluppo economico" con "Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica".

La **lettera *b)*** inserisce, **dopo il comma 14** dell'articolo 28, i nuovi commi da 14-*bis* a 14-*novies*.

Il **comma 14-*bis*** consente al titolare di autorizzazione o concessione, ovvero alla società terza controllata ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile o alla società partecipata o collegata cui la conduzione operativa sia affidata, anche mediante contratti di comodato, di stipulare con un terzo – in possesso dei requisiti di cui all'articolo 1, comma 2-*bis* del decreto legislativo n. 32/1998, introdotto dal disegno di legge in esame – un **contratto per l'affidamento di una parte o del complesso dei servizi di rifornimento e di quelli correlati** individuati ai sensi del comma 14-*ter*. Il contratto ha durata minima non inferiore a quattro anni e prevede termini di preavviso e penali per l'anticipato recesso. Resta ferma la facoltà del titolare o della società di avvalersi di proprio personale.

L'affidatario gestisce soltanto i servizi, senza acquisire la proprietà del prodotto e senza assumere l'obbligo di licenza fiscale di cui all'articolo 25, comma 4, del cd. Testo unico delle accise (d.lgs. n. 504/1995), che rimane intestata al titolare o al comodatario dell'impianto. In caso di affidamento del complesso dei servizi di rifornimento, l'affidatario risponde solidalmente delle obbligazioni di cui all'articolo 25, comma 5, del citato testo unico accise, secondo cui per gli impianti di distribuzione stradale di carburanti la licenza **è intestata al titolare della gestione dell'impianto**, al quale incombe l'obbligo della tenuta del registro di carico e scarico. Tuttavia il titolare della concessione ed il titolare della gestione dell'impianto di distribuzione stradale sono, agli effetti fiscali, solidalmente responsabili per gli obblighi derivanti dalla gestione dell'impianto stesso.

Il **comma 14-*ter*** rimette alle parti indicate dall'articolo 19, comma 3, della legge n. 57/2001[2] – ossia i titolari di autorizzazione o concessione e le

[2] L'articolo 19 della legge n. 57/2001 detta misure per l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti. Nello specifico al comma 3 prevede che, nel rispetto della disciplina europea in materia di intese verticali**, i rapporti economici fra i soggetti titolari di autorizzazione, concessione, o fornitori e le associazioni di categoria dei gestori di impianti** di distribuzione dei carburanti siano regolati secondo modalità e termini definiti nell'ambito di specifici accordi aziendali, stipulati tra ciascun soggetto titolare di autorizzazione, concessione, o fornitore e le

associazioni dei gestori – **l'integrazione obbligatoria delle condizioni normative minime**, mediante la definizione di clausole generali riguardanti:

a) l'eventuale definizione di livelli di tutela dell'affidatario più elevati di quelli minimi;

b) la specificazione dei servizi affidabili;

c) un congruo termine di preavviso in caso di recesso dell'affidante;

d) una penale in caso di recesso dell'affidante, salvo giusta causa, proporzionale al corrispettivo residuo e comunque entro un limite massimo di diciotto mesi;

e) il corrispettivo dell'affidamento e i meccanismi di revisione, attivabili al verificarsi di condizioni oggettive, imprevedibili e indipendenti dalla condotta del prestatore che determinino una variazione del costo del servizio superiore al 5% dell'importo complessivo;

f) l'eventuale specificazione delle modalità di svolgimento dei servizi per garantire la continuità del rifornimento;

g) l'eventuale previsione di clausole penali e di clausole risolutive espresse per la grave violazione della legislazione previdenziale e contributiva.

Il **comma 14-*quater*** fa salva la libertà delle parti di disciplinare ulteriori aspetti contrattuali secondo le regole generali in materia di obbligazioni e contratti.

Il **comma 14-*quinquies*** prevede che, decorsi centoventi giorni dall'avvio del procedimento negoziale in assenza di accordo, la definizione delle condizioni normative integrative sia rimessa, su iniziativa della parte interessata, all'**equo apprezzamento** di un **terzo arbitratore** il quale procede ai sensi dell'articolo 1349 del codice civile nei limiti di quanto previsto dal comma 14-*bis*, avuto riguardo allo stato del negoziato, alle intese parziali raggiunte e agli accordi già sottoscritti. L'organo arbitratore è costituito da un collegio di tre esperti designati, rispettivamente, dal titolare, dalle associazioni dei gestori e, d'intesa, dal MIMIT e dal MASE; in mancanza di designazione da parte dei privati provvedono, d'intesa, i Ministeri. Il compenso dei componenti è posto a carico delle parti in misura paritaria e determinato secondo criteri di congruità e proporzionalità, la cui definizione è rimessa a un decreto interministeriale. Resta ferma, nel medesimo termine, la possibilità di attivare presso il MASE la procedura di **mediazione** di cui all'articolo 1, comma 6, quinto periodo, del decreto

associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale dei gestori, aventi ad oggetto l'individuazione dei criteri di formazione dei prezzi di vendita nell'ambito di predefinite tipologie di contratti. Negli stessi accordi aziendali sono regolati rapporti contrattuali ed economici inerenti le attività aggiuntive a quella di distribuzione dei carburanti. Gli accordi definiscono altresì le modalità per esperire il tentativo obbligatorio di conciliazione delle controversie individuali.

legislativo n. 32/1998. Gli accordi comunque raggiunti sono depositati presso il MASE entro trenta giorni dalla sottoscrizione.

Il **comma 14-*sexies*** stabilisce che i contratti di affidamento rispettino le **condizioni normative minime e le clausole generali** definite in sede negoziale o dall'arbitratore, ovvero individuate mediante adesione; le previsioni contrattuali contrastanti sono nulle e sostituite di diritto dalle clausole generali. I contratti conformi sono esclusi dal campo di applicazione della presunzione di parasubordinazione o subordinazione.

Il **comma 14-*septies*** consente ai titolari di una rete non superiore a cento impianti, in alternativa alla negoziazione, di applicare le clausole generali – comprese quelle economiche – di accordi già sottoscritti da operatori aventi rilevanza nazionale e depositati, previa formale comunicazione al MASE e specificazione dell'adesione nel contratto; per le reti che comprendono impianti oggetto di convenzionamento il riferimento è all'accordo depositato dal convenzionante.

Il **comma 14-*octies*** esclude dal campo di applicazione del contratto di affidamento di cui ai commi da 14-*bis* a 14-*septies* gli impianti gli impianti senza assistenza di personale e ad elevata automazione, in cui il rifornimento avviene esclusivamente in modalità ***self-service*** prepagato, nonché l'affidamento di specifiche tipologie di servizi di natura non commerciale che non rientrano tra le attività di distribuzione dei carburanti né tra quelle aggiuntive di cui all'articolo 19, comma 3, della legge n. 57/2001 (cd. **servizi "*non oil*"**). La relazione illustrativa esemplifica quest'ultima categoria con il servizio di pulizia o di giardinaggio.

Il **comma 14-*novies*** estende la disciplina agli impianti situati nelle **aree di servizio autostradali**, prevedendo che la durata dei contratti di affidamento non possa superare quella della subconcessione e che, in caso di scadenza o risoluzione di quest'ultima, tutti i contratti di affidamento si intendano risolti di diritto alla stessa data.

Il **comma 2** reca la disciplina transitoria: i contratti in corso, con i quali è stata affidata la gestione dell'impianto, sono efficaci non oltre **diciotto mesi** dall'entrata in vigore della legge in esame ovvero, se antecedente, fino alla loro naturale scadenza.

Il **comma 3** introduce una **sanzione** amministrativa pecuniaria da 2.000 a 20.000 euro per ciascun punto vendita, fino a un importo massimo di 200.000 euro, a carico dei titolari che utilizzino tipologie contrattuali diverse dall'affidamento semplificato di cui ai nuovi commi 14-*bis* e seguenti dell'articolo 28 del decreto-legge n. 98/2011 e dai contratti previsti dal comma 12 del medesimo articolo 28.

La sanzione è irrogata dal MIMIT, nel rispetto del principio del contraddittorio e su documentata segnalazione delle associazioni

maggiormente rappresentative dei gestori, tenuto conto anche dell'entità del fatturato e del numero degli impianti di rifornimento di carburanti posseduti dall'azienda titolare. In proposito si osserva che la previsione dell'attivazione dell'iter sanzionatorio "su documentata segnalazione delle associazioni maggiormente rappresentative dei gestori" sembra configurare la segnalazione come condizione di procedibilità, sottraendo all'amministrazione l'iniziativa d'ufficio, profilo sul quale le relazioni di accompagnamento non recano chiarimenti, mentre l'articolo 4, comma 3, del disegno di legge ammette, per la sanzione ivi prevista, anche la segnalazione del singolo gestore: *si valuti l'opportunità di un chiarimento al riguardo*.

I proventi derivanti dall'applicazione delle sanzioni sono versati ad apposito capitolo dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnati al Fondo per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde, di cui all'articolo 5, comma 9, del disegno di legge in esame (alla cui scheda di lettura si rimanda).

Si dispone inoltre che comportamenti contrari ai commi da 14-*bis* a 14-*octies* costituiscono **abuso di dipendenza economica** ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 192/1998. Si ricorda che una qualificazione analoga è già recata dall'articolo 17, comma 3, del decreto-legge n. 1/2012, riferita ai comportamenti diretti a ostacolare, impedire o limitare le facoltà attribuite al gestore dell'impianto da quel medesimo articolo.

Le sanzioni si applicano trascorsi diciotto mesi dall'entrata in vigore della legge in esame e non si applicano durante il periodo di attività dell'arbitratore e nei sessanta giorni successivi alla sua decisione. La relazione illustrativa riconduce quest'ultima previsione all'esigenza di evitare che eventuali ritardi nell'individuazione delle clausole generali da parte dell'arbitratore ricadano sui titolari degli impianti.

Articolo 4
(Disciplina dei rapporti economici di secondo livello in materia di gestione degli impianti di distribuzione dei carburanti e modifiche in ordine alla durata dei contratti di comodato

L'**articolo 4** interviene invece sul rapporto tra titolare e gestore dell'impianto, riducendo da sei a quattro anni la **durata minima dei contratti di comodato delle attrezzature** finalizzate alla distribuzione di carburanti, introducendone il **rinnovo** automatico per un periodo di uguale durata salvo disdetta.
Interviene inoltre sulla **contrattazione economica di secondo livello**, prevedendo che, in mancanza di accordo entro centoventi giorni, si applichi il meccanismo del terzo arbitratore; consente ai titolari di reti fino a cento impianti di applicare accordi già depositati; introduce un presidio sanzionatorio e un obbligo di deposito degli accordi economici presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica.

L'articolo 4 e l'articolo 3 del disegno di legge in esame operano su due livelli contrattuali distinti. L'articolo 3 tipizza un contratto nuovo, l'affidamento a terzi dei servizi di rifornimento, che la relazione illustrativa qualifica come "di nuova tipizzazione" e i cui requisiti, sempre secondo la relazione, da un lato lo differenziano dal contratto di comodato di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 32/1998 e, dall'altro, individuano specifiche tutele in favore del prestatore di servizi. L'articolo 4 interviene invece sul **rapporto tra titolare e gestore**, e in particolare: da un lato, sulla durata del comodato disciplinato dal medesimo articolo 1, comma 6, modifica che la relazione illustrativa riconduce alle esigenze del settore "tenuto conto anche della nuova introduzione dell'affidamento in forma semplificata"; dall'altro, sulla contrattazione economica di secondo livello di cui all'articolo 19 della legge n. 57/2001. Il raccordo operativo tra le due disposizioni è dato dal meccanismo di superamento dello stallo negoziale: la relazione tecnica afferma che l'articolo 4 introduce "strumenti di chiusura delle trattative identici a quelli previsti dall'articolo 3 dello schema".

Più nello specifico, l'articolo 4 si compone di cinque commi.
Il **comma 1** novella l'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 32/1998, che disciplina l'affidamento a terzi (gestori) della gestione degli impianti mediante **contratti aventi per oggetto la cessione gratuita dell'uso delle attrezzature** fisse e mobili finalizzate alla distribuzione di

carburanti per uso di autotrazione: la **lettera *a)*** sostituisce le parole "sei anni" con "quattro anni", riducendo così la durata minima dei contratti di comodato delle predette attrezzature, in linea con quella prevista per il contratto di affidamento dei servizi di rifornimento dall'articolo 3; la **lettera *b)*** inserisce, dopo il primo periodo, la previsione secondo cui i contratti si rinnovano automaticamente per un periodo di uguale durata, salvo comunicazione del mancato rinnovo da inviare al gestore nei primi sei mesi dell'ultimo anno contrattuale.

La relazione illustrativa descrive la disdetta come "comunicazione del mancato rinnovo da comunicare con un preavviso di sei mesi" e l'analisi di impatto della regolamentazione come "comunicazione di mancato rinnovo con preavviso di sei mesi", mentre l'articolato individua una finestra temporale ("nei primi sei mesi dell'ultimo anno contrattuale"): tali formulazioni non coincidono, poiché una comunicazione effettuata, ad esempio, all'inizio dell'ultimo anno produrrebbe potenzialmente un preavviso di dodici mesi. *Si valuti dunque l'opportunità di un chiarimento al riguardo.*

Il **comma 2** fa salvi i contratti di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 32/1998, come modificato dal comma 1, in corso alla data di entrata in vigore della legge, che rimangono efficaci fino alla loro naturale scadenza. In proposito si ricorda che l'articolo 3, comma 2, del disegno di legge in esame stabilisce invece che i contratti in corso "con i quali è stata affidata la gestione dell'impianto" siano efficaci non oltre diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della legge, ovvero, se antecedente, fino alla loro naturale scadenza. Si osserva che l'analisi tecnico-normativa riferisce quest'ultima previsione ai contratti in corso "per l'affidamento a terzi di specifici servizi", distinguendoli dai contratti di comodato fatti salvi dal comma in esame mentre la relazione illustrativa la riferisce ai contratti "per l'affidamento a terzi della gestione di un impianto", in termini corrispondenti a quelli dell'articolato.

Il **comma 3** inserisce nell'articolo 19 della legge n. 57/2001 tre nuovi commi. L'articolo 19 detta misure per l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti; il suo comma 3 individua la sede della contrattazione economica di secondo livello, distinta dagli accordi interprofessionali di cui all'articolo 1, comma 6, del decreto legislativo n. 32/1998, che attengono invece alle condizioni normative del contratto di gestione.

Più nello specifico, l'articolo 19, comma 3, della legge n. 57/2001 prevede che, "in conformità alle prescrizioni dettate dal regolamento (CE) n. 2790/1999 della Commissione, del 22 dicembre 1999", i rapporti economici fra i titolari di

autorizzazione, concessione o fornitori e le associazioni di categoria dei gestori siano regolati mediante specifici accordi aziendali, stipulati tra ciascun titolare di autorizzazione, concessione o fornitore e le associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale dei gestori, aventi ad oggetto l'individuazione dei criteri di formazione dei prezzi di vendita consentiti nel medesimo regolamento nell'ambito di predefinite tipologie di contratti, nonché i rapporti contrattuali ed economici inerenti alle attività aggiuntive. Si osserva tuttavia che il richiamo al regolamento (CE) n. 2790/1999, contenuto nel comma 3 dell'articolo 19 della legge n. 57/2001 sul quale il presente articolo interviene, è superato: il regolamento è stato sostituito dal regolamento (UE) n. 330/2010 e, successivamente, dal regolamento (UE) 2022/720 in materia di accordi verticali.

Il **comma 3-*bis*** prevede che, decorsi centoventi giorni dall'avvio del procedimento negoziale in assenza di accordo, si applichino, su istanza della parte interessata, le disposizioni dell'articolo 28, comma 14-*quinquies*, del decreto-legge n. 98/2011, introdotto dall'articolo 3 del disegno di legge in esame (v. apposita scheda di lettura), e che gli accordi comunque raggiunti siano depositati entro trenta giorni presso il MASE.

Il **comma 3-*ter*** consente ai titolari di reti non superiori a cento impianti, in alternativa alla negoziazione degli accordi di cui al comma 3, di applicare integralmente le clausole di accordi aziendali già sottoscritti da operatori di rilevanza nazionale e depositati, previa formale comunicazione al Ministero e alle associazioni di categoria maggiormente rappresentative dei gestori; per le reti che comprendono impianti oggetto di convenzionamento il riferimento è all'accordo depositato dal convenzionante.

Il **comma 3-*quater*** introduce una sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 20.000 euro per ciascun punto vendita, fino a un massimo di 200.000 euro, a carico dei titolari che instaurino o mantengano rapporti contrattuali in assenza o in violazione degli accordi, irrogata dal MIMIT su documentata segnalazione del gestore o delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative, tenuto conto del livello di fatturato e del numero complessivo di impianti posseduti dal titolare; sono previste garanzie procedimentali di audizione, un termine non inferiore a trenta giorni per memorie e documenti e la conclusione del procedimento entro novanta giorni.

Il **comma 4** prevede, ai fini dell'applicazione dei commi 3-*ter* e 3-*quater*, l'obbligo per i titolari di autorizzazione e concessione di depositare presso il MASE gli accordi per la regolazione dei rapporti economici con i gestori degli impianti, vigenti alla data di entrata in vigore della legge, entro sessanta giorni dalla medesima data, nonché i nuovi accordi entro sessanta

giorni dalla sottoscrizione; il Ministero adotta le misure necessarie per assicurarne la riservatezza.

Il **comma 5** destina i proventi delle sanzioni di cui al comma 3-*quater* all'entrata del bilancio dello Stato per la riassegnazione al Fondo per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde, istituito dall'articolo 5, comma 9 del disegno di legge in esame (alla cui scheda di lettura si rinvia).

Articolo 5
(Trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti in stazioni dedicate alla mobilità verde)

L'**articolo 5** riconosce ai titolari di impianti stradali di distribuzione di benzina e gasolio – nonché di GPL e metano qualora situati nei centri abitati – che **convertano** i propri impianti entro il 31 dicembre 2028 in **stazioni di ricarica elettrica veloce** di potenza pari o superiore a 90 kW per singola infrastruttura, ovvero in impianti di distribuzione di **biocarburanti**, un contributo nella misura massima del 50% delle spese sostenute, fino a 60.000 euro (commi 1-3). Al gestore il cui rapporto non prosegua nell'impianto convertito è riconosciuto un indennizzo non superiore a 20.000 euro (comma 6). Le misure sono finanziate mediante l'istituzione del **Fondo per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde** (comma 9) con dotazione di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2028 al 2030, affidato in gestione ad Acquirente Unico s.p.a.
Completano la disciplina le condizioni di cumulabilità con altri incentivi (comma 5), gli adempimenti conseguenti alla cessazione dell'attività di vendita dei carburanti (commi 7 e 8), il rinvio a uno o più decreti attuativi (comma 10), la subordinazione del contributo agli obblighi informativi relativi alla Piattaforma unica nazionale dei punti di ricarica (comma 11), l'esclusione degli impianti incompatibili (comma 12) e il regime degli aiuti di Stato applicabile nelle more dell'approvazione della Commissione europea (comma 13).

L'articolo 5 è composto da 13 commi e disciplina un **contributo per la conversione** degli impianti di distribuzione di carburanti in stazioni dedicate alla cd. **mobilità verde**.

L'analisi di impatto della regolamentazione individua quale obiettivo specifico dell'articolo la **dismissione o riconversione di almeno il 35% degli impianti inefficienti** – circa 1.800 su una stima massima di 5.000 impianti stimati come inefficienti – mediante contributi e indennizzi, e assume a indicatori di monitoraggio il numero di impianti dismessi o riconvertiti, il numero di gestori indennizzati e le risorse erogate a valere sul Fondo, rilevabili presso Acquirente Unico s.p.a.

• La mobilità sostenibile e gli incentivi per le infrastrutture di ricarica elettrica

Le politiche per la mobilità sostenibile perseguono la progressiva decarbonizzazione del settore dei trasporti attraverso una pluralità di interventi, che comprendono il potenziamento del trasporto pubblico e ferroviario, la mobilità ciclistica, il rinnovo dei parchi veicolari e lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi. Nell'ambito della mobilità stradale, particolare rilievo assume lo sviluppo di una rete capillare di infrastrutture di ricarica per i veicoli elettrici, presupposto per la diffusione della mobilità elettrica.

Il quadro europeo

Il riferimento normativo europeo è attualmente costituito dal **regolamento (UE) 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (AFIR)**, applicabile dal 13 aprile 2024, che ha abrogato la precedente direttiva 2014/94/UE (cd. direttiva DAFI). Il regolamento, direttamente applicabile negli Stati membri, stabilisce obiettivi nazionali obbligatori per lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi e requisiti comuni relativi, tra l'altro, alla distribuzione dei punti di ricarica, alle caratteristiche tecniche, alle informazioni agli utenti e alle modalità di pagamento.

La disciplina europea riguarda non soltanto la ricarica dei veicoli stradali, ma anche le infrastrutture destinate agli altri combustibili alternativi e ai diversi modi di trasporto, e introduce obblighi progressivi di copertura della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), con l'obiettivo di assicurare una disponibilità delle infrastrutture più uniforme sul territorio dell'Unione.

Il quadro nazionale

Nell'ordinamento nazionale continuano a rilevare le disposizioni del decreto legislativo n. 257/2016, per le parti compatibili con il nuovo quadro europeo, nonché le semplificazioni introdotte dall'articolo 57 del decreto-legge n. 76 del 2020 e dalla normativa successiva.

L'articolo 57 del decreto-legge n. 76/2020, convertito dalla legge n. 120 del 2020 e successivamente modificato, costituisce uno dei principali riferimenti nazionali per la realizzazione delle infrastrutture di ricarica. Esso prevede, tra l'altro, che l'installazione delle infrastrutture di ricarica ad accesso pubblico non sia soggetta al rilascio del permesso di costruire e sia considerata attività di edilizia libera, fermo restando il rispetto delle norme di sicurezza, del codice della strada e della disciplina degli impianti elettrici. Per gli impianti realizzati su suolo pubblico è prevista una procedura amministrativa semplificata, comprensiva dell'occupazione del suolo e delle opere di connessione alla rete elettrica.

In particolare, i comuni disciplinano la programmazione dell'installazione, della realizzazione e della gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso sul proprio territorio.

La normativa attribuisce agli enti locali anche funzioni relative alla localizzazione delle infrastrutture e alle procedure per l'utilizzo del suolo pubblico, secondo criteri di trasparenza e non discriminazione tra gli operatori.

Con la legge 18 dicembre 2025, n. 190, è stato inoltre modificato l'articolo 57, comma 8, del decreto-legge n. 76 del 2020 al fine di favorire, nelle procedure comunali, una maggiore pluralità degli operatori: a parità di altre condizioni, le procedure devono favorire la presenza di più soggetti attivi e, per richieste con caratteristiche comparabili, è prevista una priorità per gli operatori che detengono meno del 40% delle infrastrutture installate o già autorizzate nel territorio comunale.

Nel sistema nazionale assume inoltre rilievo la **Piattaforma unica nazionale (PUN)**, destinata a raccogliere e rendere disponibili le informazioni relative ai punti di ricarica presenti sul territorio, con finalità informative, di pianificazione e di monitoraggio dello sviluppo della rete.

Le infrastrutture di ricarica finanziate dal PNRR

Un ruolo centrale è stato attribuito all'Investimento M2C2-I.4.3 del PNRR – "Installazione di infrastrutture di ricarica elettrica", affidato al Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica (MASE). Nella configurazione originaria, l'investimento disponeva di **741,32 milioni di euro** ed era volto a sostenere, mediante contributi in conto capitale, la realizzazione di infrastrutture pubbliche di ricarica veloce e ultraveloce nei centri urbani e lungo le strade extraurbane. La configurazione attuativa originaria prevedeva la realizzazione, entro la fine del 2025, di almeno 7.500 infrastrutture di ricarica sulle strade extraurbane, con potenza di almeno 175 kW, e di oltre 13.755 infrastrutture nei centri urbani, con potenza di almeno 90 kW, cui si aggiungevano 100 stazioni sperimentali con sistemi di stoccaggio dell'energia. I decreti attuativi avevano previsto un'intensità dell'aiuto fino al **40% dei costi ammissibili**.

La misura è stata tuttavia oggetto di una significativa **rimodulazione del PNRR**. In particolare, con la revisione approvata nel **giugno 2025**, **597,3 milioni di euro** sono stati **riallocati** dalla misura sulle infrastrutture di ricarica a un nuovo programma per il rinnovo del parco dei veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici. La nuova misura, identificata come **Investimento M2C2-I.4.5**, è destinata a incentivare la sostituzione di veicoli con motore termico con veicoli a zero emissioni.

A seguito della revisione del giugno 2025, la dotazione dell'Investimento 4.3 era stata ridotta a circa 144 milioni di euro e il precedente obiettivo complessivo era stato ridimensionato a 12.000 punti pubblici di ricarica, di cui 9.900 nelle aree urbane e 2.100 sulle strade extraurbane.

Una successiva modifica del PNRR, approvata nel **novembre 2025**, ha ulteriormente ridotto la dotazione dell'Investimento 4.3 a 135,5 milioni di euro e il target finale a 10.368 punti pubblici di ricarica rapida.

Il quadro è stato poi nuovamente aggiornato nel 2026. Nella decisione di esecuzione del Consiglio del **25 marzo 2026** il target M2C2-29 è collocato al secondo trimestre del 2026, entro il quale devono essere prodotti i certificati di installazione e l'accettazione delle stime dei costi di connessione per almeno **10.368 punti pubblici di ricarica rapida**, ubicati lungo le strade extraurbane o nelle aree urbane. Le infrastrutture devono avere una potenza di almeno **175 kW sulle strade extraurbane** e di almeno **90 kW nelle aree urbane**.

Il programma PNRR per il rinnovo dei veicoli elettrici

Alla riduzione dell'Investimento 4.3 corrisponde, come anticipato, l'introduzione dell'Investimento M2C2-I.4.5, "Programma di rinnovo del parco veicoli privati e commerciali leggeri con veicoli elettrici", finanziato inizialmente con 597,3 milioni di euro provenienti in larga misura dalla precedente dotazione destinata alle colonnine.

Nella configurazione del Piano risultante dalle revisioni del 2026, il relativo target M2C2-30 prevede contratti per l'acquisto di almeno 30.830 veicoli a emissioni zero entro il secondo trimestre 2026, subordinati alla rottamazione di un veicolo con motore termico. Il programma riguarda le persone fisiche residenti nelle aree urbane funzionali, per le autovetture della categoria M1, e le microimprese aventi sede nelle medesime aree, per i veicoli commerciali delle categorie N1 e N2. Per le persone fisiche l'incentivo è modulato sulla base dell'ISEE, mentre per le microimprese è determinato in percentuale rispetto al prezzo del veicolo, entro un limite massimo.

Il bonus per le infrastrutture di ricarica domestiche

Accanto agli interventi per la rete pubblica, nel 2026 è stato nuovamente disciplinato il "Bonus colonnine domestiche", destinato alle persone fisiche residenti in Italia e ai condomìni. In base al DPCM 10 giugno 2026 e al decreto direttoriale del 4 agosto 2026, il contributo è pari all'**80% delle spese sostenute per l'acquisto e la posa in opera** di infrastrutture di ricarica, fino a un massimo di **1.500 euro per le persone fisiche** e di **8.000 euro per gli interventi sulle parti comuni degli edifici condominiali**. Sono comprese, oltre all'acquisto della colonnina o *wall box*, le spese per l'installazione, gli impianti elettrici e le opere edili strettamente necessarie, gli eventuali impianti e dispositivi per il monitoraggio, le spese di progettazione, direzione lavori, sicurezza e collaudo, nonché, alle condizioni previste dalla disciplina attuativa, i costi per la connessione alla rete elettrica mediante attivazione di un nuovo POD.

La nuova disciplina presenta carattere pluriennale: sono stanziati **15 milioni di euro per il 2026, 15 milioni per ciascuno degli anni dal 2027 al 2029 e 8 milioni per il 2030**, per complessivi **68 milioni di euro**. Per l'annualità 2026 sono ammesse le infrastrutture la cui installazione sia completata tra il **26 giugno e il 31 dicembre 2026**; le relative domande possono essere presentate **dalle ore 12.00 del 22 settembre 2026 alle ore 12.00 del 31 gennaio 2027**. Il contributo può essere richiesto soltanto per acquisti e installazioni già effettuati. Per le annualità dal 2027 al 2029 sono ammissibili le infrastrutture la cui installazione sia completata tra il 1° gennaio e il 31 dicembre del rispettivo anno; per il 2030 il periodo ammissibile va dal 1° gennaio al 31 marzo 2030. I termini per la presentazione delle domande delle successive annualità sono demandati ai relativi provvedimenti attuativi.

L'accesso alla procedura avviene tramite la piattaforma informatica gestita da Invitalia per conto del MIMIT, con autenticazione mediante SPID, CIE o CNS.

Il precedente bonus colonnine per imprese e professionisti

Per imprese e professionisti, il precedente "Bonus colonnine imprese e professionisti", finanziato ai sensi dell'articolo 74 del decreto-legge n. 104 del 2020, riconosceva un contributo in conto capitale pari al **40% delle spese ammissibili** per l'acquisto e l'installazione delle infrastrutture. La misura interessava imprese di qualsiasi dimensione e professionisti e riguardava l'acquisto e la posa delle infrastrutture, gli impianti elettrici, le opere edili strettamente necessarie, la connessione alla rete e, nei limiti previsti dalla disciplina, le spese di progettazione e consulenza.

La misura risulta tuttavia **attualmente chiusa**: gli ultimi sportelli si sono conclusi nel 2024 e, allo stato, non risulta attiva una nuova finestra della medesima agevolazione.

Le precedenti agevolazioni fiscali

Occorre distinguere il bonus colonnine dai precedenti meccanismi di detrazione fiscale. L'articolo 16-*ter* del decreto-legge n. 63/2013 aveva previsto una specifica detrazione per l'acquisto e la posa delle infrastrutture di ricarica; la relativa agevolazione autonoma era riferita alle spese sostenute nel periodo previsto dalla normativa allora vigente, sino al 2021.

Successivamente, l'installazione delle infrastrutture di ricarica ha potuto costituire anche un intervento "trainato" ai fini del Superbonus, se effettuato congiuntamente agli interventi trainanti e nel rispetto delle specifiche condizioni e dei limiti di spesa previsti dall'articolo 119 del decreto-legge n. 34 del 2020.

Quadro complessivo

Il quadro degli incentivi risulta dunque oggi articolato tra, da un lato, gli investimenti pubblici per l'espansione della rete di ricarica veloce e ultraveloce, la cui misura PNRR è stata sensibilmente ridimensionata rispetto alla configurazione originaria, e, dall'altro, il rinnovato sostegno all'installazione di punti di ricarica privati presso abitazioni e condomìni.

Rispetto alla configurazione originaria di 741,32 milioni di euro e a un programma di oltre 21.000 infrastrutture, **l'Investimento PNRR M2C2-I.4.3** dispone oggi di **135,5 milioni di euro** e ha un target di almeno **10.368 punti pubblici di ricarica rapida**, secondo la formulazione risultante dalle revisioni del Piano.

A questi strumenti si affianca, dopo la rimodulazione del PNRR del 2025, il programma destinato direttamente al rinnovo del parco dei veicoli privati e commerciali leggeri mediante veicoli elettrici, finanziato originariamente con 597,3 milioni di euro precedentemente destinati in larga parte alle infrastrutture pubbliche di ricarica.

Sul versante delle installazioni private, il **bonus colonnine domestiche** è stato invece rifinanziato per il periodo 2026-2030 con una dotazione complessiva di **68 milioni di euro**. Per imprese e professionisti non risulta, allo stato, riaperto lo specifico contributo del 40% operativo negli anni precedenti.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia all'apposito tema curato dal Servizio Studi della Camera.

Il **comma 1** individua i beneficiari e le condizioni del contributo, che è riconosciuto per gli anni 2028, 2029 e 2030 a valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 9. I centri abitati sono definiti mediante rinvio all'articolo 3, comma 1, numero 8), del codice della strada (decreto legislativo n. 285/1992). Sono ammissibili le spese per la dismissione, per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e delle relative opere di connessione alla rete elettrica – comprese le cabine elettriche di immissione e prelievo, gli impianti di accumulo asserviti e i cavidotti – nonché per l'installazione dell'impianto di distribuzione di biocarburanti.

Per gli impianti situati nei territori della Strategia nazionale per le aree interne (SNAI), il contributo è fruibile unicamente per l'installazione aggiuntiva, in misura non superiore a 30.000 euro. Nei territori della SANI il contributo non presuppone quindi la dismissione dell'impianto, bensì l'affiancamento, alla distribuzione di benzina, gasolio, GPL o metano già esistente, di una infrastruttura di ricarica elettrica o di un impianto di distribuzione di biocarburanti.

L'analisi di impatto della regolamentazione riconduce tale articolazione alla diversa natura dell'intervento finanziato: nelle aree ordinarie il contributo accompagna la dismissione dell'impianto e la sua riconversione, mentre nelle aree interne è fruibile unicamente per l'installazione aggiuntiva, intervento di costo strutturalmente inferiore rispetto alla dismissione con successiva riconversione. La medesima AIR osserva che la copertura al 50% della spesa assicura in entrambi i casi la compartecipazione finanziaria del beneficiario, in coerenza con il regime *de minimis*, e che la soglia di potenza seleziona le infrastrutture di ricarica ad alta potenza, coerenti con la finalità di accelerare la transizione dei trasporti stradali verso la decarbonizzazione.

Il **comma 2** definisce le **modalità della dismissione**, che si realizza mediante la messa in sicurezza dell'impianto e l'isolamento delle matrici nel sito interessato attraverso la rimozione delle infrastrutture fuori terra non funzionali alla nuova stazione di ricarica, la rimozione delle infrastrutture fuori terra non funzionali alla nuova stazione di ricarica di veicoli elettrici o di distribuzione di biocarburanti, la rimozione dei fondami e degli eventuali prodotti residui presenti nei serbatoi e l'inertizzazione dei serbatoi interrati dei carburanti dismessi e delle relative condotte.

> Si ricorda che la disciplina generale in materia di bonifica di siti contaminati è contenuta nel Titolo V (costituito dagli artt. 239-253) della Parte quarta del decreto legislativo n. 152/2006 (cd. Codice dell'ambiente). In particolare l'articolo 242, nel disciplinare le procedure operative ed amministrative di bonifica, stabilisce (al comma 13-*bis*) che per la rete di distribuzione carburanti si applicano apposite procedure semplificate, che sono state adottate dal

Ministero dell'ambiente con il D.M. 12 febbraio 2015, n. 31 ("Regolamento recante criteri semplificati per la caratterizzazione, messa in sicurezza e bonifica dei punti vendita carburanti"). Il regime speciale disciplinato dal regolamento medesimo si applica anche, in virtù dell'espressa previsione recata dall'art. 5, comma 2, lettera *b)*, del regolamento stesso, "alla dismissione di punti vendita di carburanti".

Il **comma 3** rimette al beneficiario la **ripartizione** dell'agevolazione fra le voci di spesa ammissibili, fermi restando l'obiettivo di dismissione e la realizzazione della correlata stazione di ricarica veloce di veicoli elettrici o di distribuzione di biocarburanti; consente che la stazione sia allocata su aree diverse dal sedime dell'impianto dismesso; subordina l'erogazione al completamento dell'intero progetto, comprensivo delle fasi di dismissione e di realizzazione della nuova stazione.

Il **comma 4** stabilisce che le stazioni di ricarica elettrica o di distribuzione di biocarburanti destinatarie del contributo siano compatibili esclusivamente con l'installazione di altri vettori energetici alternativi ai combustibili fossili, conformi alla definizione di cui all'articolo 2, punto 4), del regolamento (UE) 2023/1804.

Il **comma 5** ammette la **cumulabilità con gli altri incentivi** aventi a oggetto l'installazione di nuove infrastrutture di ricarica, salvo il limite della sovracompensazione.

Sul punto si rimanda a quanto detto a commento del comma 13 dell'articolo in esame.

Il **comma 6** riconosce al gestore, **ove il rapporto gestorio non prosegua** nell'impianto convertito, un **indennizzo** proporzionato alla durata pregressa e residua del determinata ai sensi del contratto in corso al momento della cessazione dell'attività di vendita, nonché all'ammontare degli investimenti effettuati nel tempo della gestione, non superiore a 20.000 euro, secondo criteri e modalità stabiliti dal decreto di cui al comma 10, nel limite di spesa di 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028 e 2029 e di 2 milioni per il 2030, a valere sulle risorse del Fondo di cui al comma 9. L'analisi di impatto della regolamentazione stima in via prudenziale in 400 il numero dei gestori beneficiari e segnala un possibile impatto negativo in termini di discontinuità occupazionale ove il rapporto non prosegua sull'impianto riconvertito.

I **commi 7** e **8** disciplinano gli adempimenti conseguenti: la comunicazione all'Agenzia delle dogane e dei monopoli ai fini del ritiro della licenza fiscale (il titolo fiscale che abilita e identifica, ai fini delle

accise, gli esercenti degli impianti di distribuzione stradale di carburanti, rilasciata ai sensi dell'articolo 25, comma 4, del cd. Testo unico delle accise, d.lgs. n. 504/1995), la presa d'atto del cambio di attività da parte dell'ente che ha rilasciato l'autorizzazione e la cancellazione dell'impianto dall'anagrafe di cui all'articolo 1, comma 100, della n. 124/2017, che ha istituito l'anagrafe degli impianti di distribuzione di benzina, gasolio, GPL e metano della rete stradale e autostradale.

La relazione tecnica stima, sulla base dei dati elaborati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi e di analisi del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, in circa **5.000** su un totale di circa 22.000 gli impianti da avviare a chiusura per motivi tecnico-strutturali o economici connessi ai volumi erogati, e in circa **120.000 euro** il costo unitario della dismissione con contestuale installazione delle infrastrutture di ricarica; il contributo in conto capitale è quindi determinato nella misura massima del 50% del progetto. L'obiettivo programmatico è la dismissione o riconversione di almeno il 35% degli impianti inefficienti, pari a circa **1.800 impianti**. Dalla dotazione triennale di 120 milioni di euro la relazione tecnica sottrae 2,4 milioni di euro a titolo di oneri di gestione (2%) e 8 milioni destinati agli indennizzi ai gestori uscenti, per un numero massimo stimato di **400 beneficiari**, residuando **109,6 milioni di euro** per i contributi alla dismissione, corrispondenti a un numero di impianti agevolati indicato in 1.827, pari al 37%; l'analisi di impatto della regolamentazione indica a sua volta un valore obiettivo di circa 1.806 impianti, pari al 36%.

Il **comma 9** istituisce, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, il «**Fondo per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde**», con dotazione di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, affidandone la gestione ad Acquirente Unico s.p.a. sulla base di apposita convenzione, con oneri a carico del Fondo nel limite massimo del 2% della dotazione. La relazione tecnica motiva tale limite con la complessità delle operazioni di gestione – valutazione delle domande, amministrazione delle risorse, erogazione dei contributi e degli indennizzi, controlli – e con l'esigenza di contenere i costi amministrativi, richiamando gli indirizzi della Corte dei conti nella relazione sul rendiconto generale dello Stato per l'anno 2022 e l'articolo 7, comma 5, del decreto legislativo n. 184/2025.

Il **comma 10** rimette a uno o più **decreti** del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro delle imprese e del *made in Italy*, da adottare entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge, la definizione delle

condizioni, delle **modalità** e dei **termini** per l'assegnazione del contributo e dell'indennizzo, nonché delle speciali condizioni volte a prevenire carenze strutturali della rete distributiva nelle aree interne e nelle isole minori.

Il **comma 11** subordina l'assegnazione del contributo, a pena di decadenza dal diritto alla percezione, al rispetto degli adempimenti di cui all'articolo 5 del decreto ministeriale del 16 marzo 2023 circa le modalità per il funzionamento della Piattaforma unica nazionale dei punti di ricarica per i veicoli a energia elettrica (PUN).

L'articolo 5 del citato decreto ministeriale pone a carico dei soggetti gestori delle infrastrutture pubbliche di ricarica e di quelle private di ricarica ad accesso pubblico una serie di adempimenti informativi verso la PUN, da assolvere secondo le istruzioni operative stabilite dal GSE, tra i quali:

- la registrazione sulla Piattaforma delle infrastrutture già in esercizio alla data di entrata in vigore del decreto, con le informazioni minime indicate nell'Allegato 1, entro centoventi giorni dalla data di operatività e accessibilità al pubblico della PUN, e delle nuove infrastrutture entro sessanta giorni dalla loro entrata in esercizio;
- l'aggiornamento periodico di tali informazioni;
- l'obbligo di consentire e favorire i controlli, le ispezioni e i monitoraggi effettuati dal Ministero o da soggetti da esso delegati, anche mediante sopralluoghi, diretti a verificare lo stato di aggiornamento e la veridicità dei dati inseriti;
- l'obbligo di rispondere alle richieste di informazioni, dati e rapporti tecnici periodici formulate dal Ministero, da RSE o dal GSE;
- la conservazione, per un periodo non inferiore a cinque anni dall'eventuale cancellazione dalla PUN, della documentazione contabile, tecnica e amministrativa inerente alla stazione di ricarica.

Il **comma 12** esclude dall'ambito di applicazione delle misure incentivanti recate dall'articolo gli impianti che si trovano nelle condizioni di incompatibilità previste dall'articolo 1, commi 112 e 113, della legge n. 124/2017 (impianti incompatibili ai fini della sicurezza della circolazione stradale), per i quali l'articolo 8 del disegno di legge proroga al 31 dicembre 2028 il termine previsto dal comma 115 della medesima legge.

Il **comma 13** dispone che, nelle more dell'approvazione della Commissione europea ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, contributo e indennizzo siano concessi nei limiti della normativa europea in materia di aiuti di Stato. Più precisamente, il comma 13 prevede la concessione nei limiti del

regolamento *de minimis* (regolamento (UE) 2023/2831) nelle more dell'approvazione della Commissione europea. Non viene tuttavia specificata la riconducibilità delle diverse componenti della misura alle categorie di aiuti ammissibili e non viene chiarito se, in caso di decisione negativa, la concessione nei limiti del regolamento *de minimis* sia destinata a protrarsi per l'intera durata della misura (la relazione illustrativa qualifica come "iniziale" l'erogazione nei limiti del *de minimis*, denotandone un carattere transitorio).

Vengono in rilievo alcune considerazioni sulle possibili basi di compatibilità con la disciplina europea astrattamente invocabili per le misure in esame. In primo luogo, gli **aiuti agli investimenti in infrastrutture di ricarica** sono esentati dall'obbligo di notifica alla Commissione europea, a determinate condizioni, dall'articolo 36-*bis* del regolamento (UE) n. 651/2014, cd. *General Block Exemption Regulation* (GBER). Il paragrafo 2 del medesimo articolo 36-*bis* circoscrive l'esenzione agli aiuti concessi per le infrastrutture di ricarica o di rifornimento che forniscono elettricità o idrogeno. I costi ammissibili sono quelli di costruzione, installazione, ammodernamento o ampliamento dell'infrastruttura, inclusi i componenti necessari per la connessione alla rete e le eventuali unità di produzione da fonti rinnovabili e di stoccaggio; ove all'infrastruttura possano accedere utenti diversi dal beneficiario, l'aiuto è concesso esclusivamente per infrastrutture accessibili al pubblico, con accesso non discriminatorio e canoni corrispondenti ai prezzi di mercato; la necessità dell'aiuto deve essere verificata *ex ante* mediante una consultazione pubblica aperta o uno studio di mercato indipendente, non risalenti a più di un anno prima dell'entrata in vigore della misura di aiuto e diretti ad accertare che non vi siano probabilità che investimenti del medesimo tipo siano realizzati a condizioni commerciali nei tre anni successivi, salva la presunzione di necessità operante ove i veicoli alimentati esclusivamente a energia elettrica rappresentino meno del 3% dei veicoli immatricolati della medesima categoria; ove l'aiuto sia concesso nel quadro di una procedura di gara competitiva conforme alle condizioni del paragrafo 4, l'intensità può raggiungere il 100% dei costi ammissibili, mentre in assenza di gara – ipotesi ammessa soltanto per gli aiuti concessi sulla base di un regime – l'intensità non può superare il 20% dei costi ammissibili, maggiorabile di 20 punti percentuali per le medie imprese e di 30 punti percentuali per le piccole imprese, nonché di 15 punti percentuali per gli investimenti effettuati nelle zone assistite designate ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del Trattato e di 5 punti percentuali per quelli effettuati nelle zone assistite designate ai sensi della lettera c) del medesimo paragrafo; gli aiuti concessi a una stessa impresa non possono inoltre superare il 40% della dotazione complessiva del regime.

Si osserva in proposito che il contributo di cui al **comma 1** dell'articolo in esame è attribuito nella misura massima del 50% delle spese sostenute, senza distinzioni in ragione della dimensione del beneficiario, mentre l'intensità massima consentita dall'articolo 36-*bis* del GBER in assenza di procedura di gara competitiva è pari al 20% dei costi ammissibili, elevabile al 50% per le piccole imprese e al 40% per le medie imprese, salve le maggiorazioni previste per le zone assistite.

Le **misure non esentate** sono invece valutate dalla Commissione alla luce della sezione 4.3.2. della disciplina in materia di aiuti di Stato a favore del clima, dell'ambiente e dell'energia (CEEAG – comunicazione C(2022) 481 *final*), dedicata agli aiuti per la diffusione di infrastrutture di ricarica o rifornimento. Le spese di dismissione di cui al **comma 2** dell'articolo in esame (messa in sicurezza dell'impianto, rimozione dei fondami, inertizzazione dei serbatoi) non rientrano tra i costi ammissibili degli aiuti per le infrastrutture di ricarica e potrebbero riguardare oneri già gravanti sul titolare in base alla normativa ambientale: in tal caso, in applicazione del principio "chi inquina paga", la disciplina europea esclude la concessione di aiuti per interventi che l'impresa sarebbe giuridicamente tenuta a realizzare, ammettendo il sostegno al risanamento ambientale solo qualora il responsabile non possa essere individuato o obbligato a sostenerne i costi (ai sensi dell'articolo 45, paragrafo 5, del GBER e della sezione 4.6 della CEEAG).

In secondo luogo, il sostegno agli impianti di distribuzione di biocarburanti gassosi, quali il biometano, appare escluso dall'ambito della sezione 4.3 della CEEAG, che non contempla gli aiuti per le infrastrutture di rifornimento di gas per il trasporto su strada, compreso il biogas, a eccezione delle infrastrutture di GNL destinate ai veicoli pesanti. Il medesimo sostegno non risulta riconducibile neppure all'esenzione di cui all'articolo 36-*bis*, circoscritta, come detto, alle infrastrutture che forniscono elettricità o idrogeno.

In terzo luogo, l'indennizzo di cui al **comma 6** dell'articolo in esame – che costituisce anch'esso un aiuto di Stato – non trova immediata corrispondenza nelle categorie di aiuti con finalità ambientali o energetiche disciplinate dalla CEEAG: andrebbe pertanto chiarito a quale base di compatibilità esso sia riconducibile, ovvero se sia destinato a essere concesso stabilmente nei limiti del regolamento *de minimis*. Peraltro, l'indennizzo di cui al comma 6 verrebbe riconosciuto a un soggetto (il gestore uscente) diverso dal beneficiario del contributo.

Quanto al **comma 5**, inoltre, si osserva che il riferimento al solo limite della sovracompensazione non corrisponde al criterio previsto dalla disciplina europea. Si ricorda che l'articolo 5 del regolamento *de minimis* – regime nel quale, come detto, ai sensi del successivo comma 13, contributo e indennizzo sono concessi nelle more della decisione della Commissione

europea – esclude il cumulo con aiuti di Stato concessi per gli stessi costi ammissibili qualora esso determini il superamento dell'intensità o dell'importo di aiuto più elevati fissati da un regolamento di esenzione per categoria o da una decisione della Commissione. Per gli aiuti esentati, l'articolo 8 paragrafi 3, lettera b), e 5, del GBER ammette il cumulo sugli stessi costi solo entro l'intensità o l'importo massimi previsti dal regolamento medesimo, anche in caso di cumulo con aiuti *de minimis*. Per gli aiuti notificati, la CEEAG consente il cumulo a condizione che non vi sia sovracompensazione e che non sia superato l'importo massimo di aiuto ammesso, e richiede allo Stato membro di specificare, per ciascuna misura, il metodo utilizzato per garantire il rispetto di tali condizioni.

Articolo 6
(Semplificazioni per l'installazione di infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici finalizzata alla trasformazione di impianti di distribuzione dei carburanti)

L'**articolo 6** contiene una **semplificazione procedurale temporanea,** fino al 31 dicembre 2028, per l'installazione di **infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici**, a seguito di trasformazione di **impianti di distribuzione dei carburanti,** estendendo l'efficacia di una norma originariamente pensata soltanto per i progetti PNRR.

L'articolo 6 introduce **una procedura semplificata**, fino al 31 dicembre 2028, finalizzata alla trasformazione di **impianti di distribuzione dei carburanti in infrastrutture di ricarica di veicoli elettrici** ai sensi dell'articolo 5, comma 1, del disegno di legge in esame (alla cui scheda di lettura si rinvia)

Tale procedura era stata introdotta dall'articolo 12, comma 16-*bis*, primo e secondo periodo, del decreto-legge n. 19/2024 (legge n. 56/2024), al fine di consentire il raggiungimento dei *target* previsti nell'ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), relativamente alla realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica, nei casi in cui non sussistono vincoli ambientali, paesaggistici, culturali o imposti dalla normativa dell'Unione europea. L'istanza per l'occupazione del suolo pubblico, la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica e le relative opere di connessione alla rete di distribuzione sul suolo pubblico, si intende accolta qualora entro trenta giorni dalla data di presentazione dell'istanza stessa, non sia stato comunicato un provvedimento di diniego da parte dell'ente proprietario della strada. Il secondo periodo del medesimo comma, anch'esso richiamato dall'articolo in esame, fa salva la facoltà dell'ente proprietario della strada di imporre prescrizioni successivamente alla scadenza del termine, nonché di adottare determinazioni in via di autotutela

Con la disposizione in esame l'efficacia della procedura semplificata **viene estesa anche ai progetti non ammessi al finanziamento con le risorse del PNRR**. L'analisi di impatto della regolamentazione individua quale obiettivo specifico dell'articolo la semplificazione delle procedure per l'installazione delle infrastrutture di ricarica connesse alla trasformazione degli impianti, attraverso l'estensione del regime del silenzio-assenso, e assume a indicatore di monitoraggio il numero dei procedimenti che ne beneficiano pur non essendo finanziati con risorse del Piano.

Le infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici sono quelle individuate dall'articolo 2, comma 1, lett. *e-ter)* del decreto legislativo n. 257/2016 (norma quadro sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi – DAFI).

L'articolo 2, comma 1 del d.lgs. n. 257/2016 (decreto DAFI) classifica le infrastrutture e i punti di ricarica per veicoli elettrici in base alla **potenza erogata**, alla **modalità di carica** (corrente alternata AC o continua DC) e alla **fruibilità** (pubblica o privata). Rientrano sotto la definizione della lettera e-*ter)* **tutte le tipologie e i formati di colonnine ed erogatori che superano i 22 kW di potenza**:

- stazioni *fast* DC in corrente continua (da 24 kW a 100 kW): impianti di ricarica rapida utilizzati comunemente in parcheggi commerciali, hub urbani e stazioni di servizio cittadine;
- stazioni *ultra-fast* / HPC (*High Power Charging*) (da 150 kW a 400+ kW): infrastrutture ad altissima prestazione per la ricarica ultra-rapida (10–20 minuti), installate prevalentemente lungo la rete autostradale, strade extraurbane principali e grandi snodi di traffico;
- colonnine in corrente alternata (AC) ad alta potenza (43 kW);
- stazioni di ricarica per sistemi a pantografo / induzione (sopra i 22 kW): infrastrutture di ricarica rapida per TPL (Trasporto Pubblico Locale).

Per un approfondimento sui progetti di mobilità sostenibile contenuti nel PNRR, si ricorda anche in questa sede l'apposito tema curato dal Servizio studi della Camera dei deputati.

Articolo 7
(Disposizioni per l'informativa ai consumatori sulla distribuzione di biocarburanti in purezza, biometano per autotrazione e altri carburanti alternativi)

L'**articolo 7** introduce a carico dei titolari di impianti stradali e autostradali aperti al pubblico l'obbligo di **informare i consumatori** circa la disponibilità nel punto **vendita di biocarburanti** in purezza, mediante idonea evidenziazione del prodotto, nonché circa l'eventuale offerta di altri **carburanti alternativi di ultima generazione**, quali l'idrogeno da fonte rinnovabile e carburanti sintetici.
Prevede inoltre l'integrazione delle banche dati dell'Osservatorio prezzi carburanti, dell'anagrafe degli impianti e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli e reca la clausola di invarianza finanziaria.
Queste previsioni non devono comportare nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'articolo 7, composto da tre commi, introduce misure al fine di favorire la decarbonizzazione del settore trasporti, attraverso una **maggiore sensibilizzazione dei consumatori** verso l'utilizzo di biocarburanti.

L'analisi di impatto della regolamentazione individua quale obiettivo specifico dell'articolo il rafforzamento della trasparenza sulla disponibilità di biocarburanti in purezza e di altri carburanti alternativi, e assume a indicatore di monitoraggio la percentuale di impianti che distribuiscono biocarburanti in purezza dotati di idonea evidenziazione informativa del prodotto.

In particolare, al **comma 1** introduce l'**obbligo** per i titolari di impianti stradali e autostradali di distribuzione di carburanti, aperti al pubblico (benzina, gasolio, GPL e gas naturale per uso autotrazione), di **informare i consumatori circa la disponibilità**, nel punto vendita, **di biocarburanti in purezza**, attraverso idonea evidenziazione del prodotto biologico distribuito, nonché, con distinta previsione, dell'eventuale offerta di altri carburanti alternativi di **ultima generazione**, quali, a titolo esemplificativo, l'idrogeno da fonte rinnovabile e i carburanti sintetici (*e-fuels*).

Con riguardo all'etichettatura armonizzata dei combustibili si ricorda che, in attuazione dell'articolo 7 della direttiva 2014/94/UE, deve già essere apposta sulle apparecchiature di erogazione secondo gli identificatori della norma EN 16942, oggi ricompresi tra le prescrizioni in materia di informazioni agli utenti recate dal regolamento (UE) 2023/1804.

La **nozione** di "**biocarburanti in purezza**" non è definita dalla disposizione. La relazione illustrativa precisa che l'informativa ha a oggetto il prodotto biologico distribuito, individuandolo nell'HVO (*hydrotreated vegetable oil*), nel biodiesel 100%, nel bioGPL e nel biometano, oltre che negli altri carburanti alternativi di ultima generazione quali l'idrogeno e gli *e-fuels*, "o altri nel momento della loro commercializzazione nel punto vendita".

Al **comma 2,** si prevede che le **banche dati** dell'Osservatorio prezzi carburanti (istituito in attuazione dell'articolo 51 della legge n. 99/2009), dell'Anagrafe degli impianti di distribuzione (di cui all'articolo 1, comma 100, della legge n. 124/2017) e dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli siano integrate, ciascuna per le informazioni di propria pertinenza, in modo da contemplare l'informazione aggiuntiva sull'offerta per la vendita di biocarburanti in purezza e di altri carburanti alternativi. L'analisi di impatto della regolamentazione riconduce la previsione a una criticità rilevata dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato nella più volte menzionata indagine conoscitiva IC54 (vedi premesse del presente *dossier*), ossia la **mancata interoperabilità** tra le banche dati pubbliche che dovrebbero monitorare la consistenza della rete, circostanza che genera opacità informativa, rende più difficoltoso il contrasto all'evasione fiscale e ostacola una programmazione efficace degli interventi di razionalizzazione della rete. L'analisi tecnico-normativa qualifica l'integrazione delle banche dati come nuova funzione allocata a livello statale, giustificata dalla natura nazionale dei dati e dall'esigenza di uniformità applicativa su tutto il territorio.

Al **comma 3**, infine, si stabilisce che dall'attuazione della disposizione non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. La relazione tecnica precisa che le amministrazioni competenti provvedono con i sistemi informatici già esistenti e con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente, e quantifica in **95.400 euro**, oltre IVA, i costi delle implementazioni informatiche a carico dell'Agenzia delle dogane e dei monopoli, ai quali si potrà provvedere con la disponibilità dei fondi iscritti nel bilancio dell'Agenzia e disponibili allo scopo.

Articolo 8
(Impianti oggetto di chiusura)

L'**articolo 8** proroga dal **31 dicembre 2024 al 31 dicembre 2028** il termine entro cui gli impianti di distribuzione di carburanti che cessano definitivamente l'attività sono soggetti alle **procedure semplificate di dismissione** previste dalla legge. Restano esclusi i casi in cui per le stesse aree esistano o vengano sottoscritti specifici accordi o atti della pubblica amministrazione in merito al loro ripristino.

L'articolo 8 interviene modificando il comma 115 dell'articolo 1 della legge n. 124/2017, relativo alla **chiusura definitiva degli impianti di distribuzione di carburanti**.

Il testo vigente di tale comma stabilisce che agli impianti di distribuzione di carburanti che cessano definitivamente l'attività di vendita entro il **31 dicembre 2024** si applicano le procedure semplificate di dismissione, previste dal comma 117 dello stesso articolo, salvi i casi in cui per le stesse aree esistano o vengano sottoscritti specifici accordi o atti della pubblica amministrazione in merito al loro ripristino.

Con le modifiche introdotte dall'articolo 8 qui in commento, **il limite temporale** previsto per l'applicazione delle procedure semplificate per la cessazione dell'attività di distribuzione **viene differito al 31 dicembre 2028**. Il termine oggetto di proroga era originariamente fissato in tre anni dalla data di entrata in vigore della legge n. 124/2017 ed è stato successivamente prorogato varie volte, da ultimo – appunto al 31 dicembre 2024 – ad opera dell'articolo 12, comma 6-*sexies* del decreto-legge n. 215/2023 (legge n. 18/2024). Il termine oggetto di proroga risulta pertanto già scaduto.

La disposizione si coordina con l'articolo 5, comma 12 del disegno di legge in esame (v. apposita scheda di lettura), che esclude gli impianti incompatibili dall'ambito di applicazione del contributo alla trasformazione, per i quali resta quindi il solo percorso della dismissione semplificata.

Si ricorda che il **comma 116** del medesimo articolo 1 della legge n. 124/2017 prevede che, entro trenta giorni dalla data di cessazione definitiva dell'attività di vendita, i titolari degli impianti comunichino al comune competente l'avvio delle procedure di dismissione, da eseguire nei successivi centoventi giorni e comunque non oltre il termine di cui al comma 115, con attestazione della conclusione dei lavori mediante relazione firmata da un tecnico abilitato, presentata all'amministrazione

comunale tramite autocertificazione. Il **comma 117** individua le attività di dismissione nello smantellamento delle attrezzature fuori terra, nella rimozione dei fondami e degli eventuali prodotti residui presenti nei serbatoi, nella messa in sicurezza delle strutture interrate e, ove necessario a seguito dell'individuazione di una contaminazione, nell'esecuzione di indagini ambientali. Il medesimo comma 117 prevede inoltre che, in caso di riutilizzo dell'area, i titolari procedano alla rimozione delle strutture interrate e comunque alla bonifica del sito in caso di accertata contaminazione; il successivo **comma 118** stabilisce che i titolari degli impianti di cui al comma 115, qualora individuino contaminazioni, si avvalgano degli accordi di programma disciplinati dall'articolo 246 del decreto legislativo n. 152/2006 (Codice dell'ambiente). Il termine oggetto della proroga rileverebbe quindi sia come termine ultimo per la cessazione dell'attività di vendita, sia come termine finale per il completamento delle attività di dismissione.

Articolo 9
(Disposizioni finanziarie)

L'articolo 9 contiene le **disposizioni finanziarie** relative alla copertura degli oneri derivanti dal sistema di incentivi e indennizzi istituito dal disegno di legge in esame per favorire la trasformazione di impianti di distribuzione carburanti in stazioni dedicate alla mobilità verde.

Il primo ed unico comma della disposizione in commento provvede alla copertura degli oneri derivanti dall'istituzione del fondo di cui all'articolo 5, comma 9, del disegno di legge in esame (alla cui scheda si rinvia): si ricorda infatti che quella previsione ha istituito nello stato di previsione del MASE il **Fondo** per la trasformazione della rete di distribuzione dei carburanti verso la mobilità verde, con una **dotazione di 40 milioni** di euro per ciascuno degli anni **2028**, **2029** e **2030**.

Tali oneri sono coperti tramite l'utilizzo di quota parte dei **proventi delle** aste delle quote di emissione di biossido di carbonio (cd. **aste ETS**) di cui all'articolo 23 del decreto legislativo n. 47/2020, versati all'entrata del bilancio dello Stato in ciascuno degli anni 2028, 2029 e 2030, a valere sulle risorse assegnate al MASE ai sensi del comma 4 del citato articolo 23, che restano definitivamente acquisite all'erario per pari importo in ciascuno degli anni.

Si prevede un meccanismo di **garanzia**: al fine di assicurare la necessaria copertura nelle more dell'effettivo accertamento e versamento dei predetti proventi e – come riferito dalla relazione tecnica – considerata l'alea che caratterizza i proventi di cui al citato articolo 23, la disposizione prevede un **accantonamento** a garanzia della sussistenza di tali proventi per gli anni dal 2028 al 2030, pari a 40 milioni di euro per ciascuna delle medesime annualità, mediante apposizione di specifico vincolo sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 95, della legge n. 145/2018 (fondo finalizzato al rilancio degli investimenti delle amministrazioni centrali dello Stato e allo sviluppo del Paese), per la quota riservata al MASE in forza del DPCM 11 giugno 2019. La medesima relazione tecnica precisa che le disponibilità attuali sul capitolo 7660, piano gestionale 5 (derivanti, appunto, dal DPCM citato) sono coerenti con l'obbligo di accantonamento.

Si prevede poi che annualmente, all'esito dell'accertamento e del versamento dei proventi derivanti dalle quote di emissione di biossido di carbonio, la corrispondente quota, fino a concorrenza di 40 milioni di euro per ciascun anno, è resa nuovamente disponibile.

- **Il sistema europeo di scambio di quote di emissione (EU ETS)**

Il Sistema europeo di scambio di quote di emissione (*European Union Emissions Trading Scheme* – EU ETS) è il principale strumento adottato dall'Unione europea per ridurre le emissioni di gas a effetto serra nei settori energivori (elettricità, cemento, acciaio, alluminio, laterizi e ceramiche, vetro, chimica, aviazione, etc.). L'EU ETS è, come evidenzia il GSE, un sistema *cap&trade* che interessa gli impianti industriali, il settore della produzione di energia elettrica e termica, il trasporto marittimo e il trasporto aereo. È *cap&trade* perché fissa un tetto massimo (*cap*) al livello complessivo delle emissioni consentite a tutti i soggetti vincolati e permette ai partecipanti di acquistare e vendere sul mercato (*trade*) diritti a emettere CO_2 secondo le loro necessità. Il **collocamento tramite aste è la modalità più rilevante**[3] **per l'assegnazione di quote di emissione** valide per adempiere agli obblighi dell'EU ETS.

Il sistema è stato introdotto dalla direttiva 2003/87/CE (direttiva ETS), da ultimo modificata dalla direttiva 2023/958/UE, dalla direttiva 2023/959/UE e dal regolamento 2024/795/UE. Nel luglio 2026 la Commissione europea ha avviato l'iter di revisione dell'EU ETS,

La normativa di recepimento, a livello nazionale, è contenuta nel decreto legislativo n. 47/2020, da ultimo modificato dal decreto legislativo n. 147/2024, di recepimento delle due succitate direttive del 2023. Il **GSE** assolve alla funzione di **responsabile del collocamento** per l'Italia (ai sensi degli articoli 6, 23 e 24 del decreto legislativo n. 47/2020**)**.

I proventi delle aste, ai sensi dell'articolo 23, comma 3, del decreto legislativo n. 47/2020 sono versati al GSE sul conto corrente dedicato «*Trans-European Automated Real-time Gross Settlement Express Transfer System*» («TARGET2»). Il GSE trasferisce i proventi delle aste e i relativi interessi maturati su un **apposito conto acceso presso la Tesoreria dello Stato**, intestato al Dipartimento del tesoro, dandone contestuale comunicazione ai Ministeri interessati (le somme sono sottoposte a gestione separata e non sono pignorabili). I proventi sono **successivamente** versati **all'entrata** del **bilancio dello Stato** (cap. 2577/ENTRATA) per essere riassegnati (al netto delle risorse destinate alla Convenzione tra MEF e GSE), ad appositi **capitoli per spese di investimento degli stati di previsione** dei Ministeri interessati, con vincolo di destinazione, in quanto derivante da obblighi unionali.

Nel dettaglio, ai sensi del comma 4 del citato articolo 23, alla **ripartizione** delle **risorse** di cui al comma 3 si provvede, previa verifica dei proventi derivanti dalla messa all'asta delle quote, con decreti del Ministro dell'ambiente e della sicurezza energetica, con i Ministri delle imprese e del *made in Italy*, delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, da emanarsi **entro** il **31 maggio** dell'**anno successivo a quello** di effettuazione **delle aste**. Secondo

[3] Gli impianti esposti a rischio di delocalizzazione a causa dei costi del carbonio ricevono una parte di quote a titolo gratuito in base a parametri di riferimento (*benchmark*). L'assegnazione delle quote a titolo gratuito sarà gradualmente ridotta nel tempo, soprattutto per i settori soggetti al ***Carbon Border Adjustment Mechanism*** (CBAM).

quanto prevede testualmente la norma, il **50%** dei proventi delle aste è assegnato complessivamente – al netto della quota destinata al Fondo per la transizione energetica nel settore industriale – al **Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica**, al **Ministero delle imprese e del *made in Italy*** e al **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti** (nella misura del 70% al MASE, del 15% al MIMIT e del 15% al MIT).

Peraltro, l'articolo 15 del d.lgs. n. 199/2021 – di recepimento della direttiva sulle fonti rinnovabili (RED II) – ribadisce che, a decorrere dall'anno 2022, **una quota dei proventi annuali di competenza del MASE** sia destinata alla copertura dei costi di incentivazione delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica mediante misure che trovano copertura sulle tariffe dell'energia. A tal fine, con il decreto interministeriale di riparto (previsto dall'art. 23, comma 4 del d.lgs. n. 47/2020) è definita la quota annualmente utilizzabile per le finalità di cui sopra.

Ai sensi del comma 5 dell'articolo 23 del decreto legislativo n. 47/2020, il **50% dei proventi** di cui al comma 3 è invece riassegnato al **Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato** (le relative somme transitano sul cap. 9565/MEF).

Ai sensi dell'articolo 23, comma 6, del decreto legislativo n. 47/2020 una convenzione tra GSE e Ministero dell'economia e delle finanze disciplina le attività di responsabile del collocamento che il GSE svolge. Tra queste, rientra la gestione e il trasferimento dei proventi delle aste alla Tesoreria dello Stato.

Le **risorse assegnate** al **MASE**, al MIMIT e al MIT sono destinate ad una **serie di attività indicate** nel comma 7 dell'articolo 23 per misure aggiuntive rispetto agli oneri complessivamente derivanti a carico della finanza pubblica dalla normativa vigente.

Infine, l'articolo 23, al comma 8 dispone che la **quota annua dei proventi** derivanti dalle aste, **eccedente il valore di 1.000 milioni** di euro, sia **destinata**, nella misura massima di **600 milioni** annui, al **Fondo per la transizione energetica nel settore industriale**, con l'assegnazione di una quota, fino a 10 milioni, destinata al finanziamento di interventi di decarbonizzazione e di efficientamento energetico del settore industriale e la restante quota al finanziamento dei settori o sottosettori considerati esposti a un rischio elevato di rilocalizzazione delle emissioni di carbonio a causa dei costi indiretti connessi alle emissioni trasferiti sui prezzi dell'energia elettrica; nonché, nella misura massima di 150 milioni di euro annui, al Fondo per il sostegno alla transizione industriale di cui alla legge di bilancio 2022 (articolo 1, commi 478-479, L. 234/2021).

Per ulteriori approfondimenti sull'ETS si rimanda all'apposita sezione del portale del GSE.

CAPO II – MISURE NEL SETTORE DELLE EMITTENTI RADIOFONICHE E TELEVISIVE A CARATTERE COMUNITARIO E NEL SETTORE DELL'ASSICURAZIONE DELLA RESPONSABILITÀ CIVILE DERIVANTE DALLA CIRCOLAZIONE DI AUTOVEICOLI

Articolo 10
(Misure in materia di emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario)

L'articolo 10 modifica la **disciplina** delle **emittenti televisive comunitarie**, al fine di subordinare **l'accesso delle emittenti televisive comunitarie** alla graduatoria per l'erogazione delle risorse del **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione a nuovi requisiti**:

- almeno un dipendente per ciascun marchio o palinsesto e per ciascuna area tecnica, con anzianità di occupazione crescente dal 2027 al 2029 e regolarità contributiva;
- diffusione del marchio da almeno un anno;
- un massimo di tre marchi o palinsesti per emittente; una sola area tecnica per ciascun marchio;
- almeno 1 Mbit/s di capacità trasmissiva.

Quest'ultimo requisito è **esteso** anche ai titolari di autorizzazione per marchi o palinsesti con **numerazione automatica (LCN)**.
Restano **invariati i criteri di riparto** della quota riservata alle emittenti comunitarie.

L'**articolo 10**, composto da un unico comma, novella il d.P.R. 146 del 2017, recante il regolamento sui **criteri di riparto** tra i soggetti beneficiari e le procedure di erogazione delle risorse del **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione** in favore delle **emittenti televisive e radiofoniche locali**.

Nel dettaglio, la norma in commento sostituisce l'articolo 7 del citato d.P.R., concernente la disciplina relativa alle **emittenti a carattere comunitario**, al fine di subordinare l'accesso alla graduatoria da parte delle **emittenti televisive comunitarie** a **nuovi requisiti**.

Si ricorda preliminarmente che le **emittenti a carattere comunitario** costituiscono una categoria distinta da quella delle emittenti commerciali, in quanto caratterizzate **dall'assenza dello scopo di lucro** e assoggettate a specifici **obblighi di produzione propria** e a più rigorosi limiti di

affollamento pubblicitario. Per maggiori dettagli, si rimanda all'apposito box di approfondimento.

L'intervento dell'articolo in commento è finalizzato, come indicato anche dall'alinea del comma 1, a ripristinare la **piena concorrenzialità** nel settore delle emittenti televisive comunitarie. A tale riguardo, la relazione illustrativa evidenzia una **crescita anomala** del **numero di domande** presentate dalle **televisioni comunitarie**, non accompagnata da un corrispondente incremento nelle altre categorie di **beneficiari**, e con il conseguente effetto di **eccessiva parcellizzazione** della quota di Fondo ad esse riservata. Il fenomeno è ricondotto all'**assenza di effettivi requisiti** di ammissione qualificati, che ha consentito la richiesta di autorizzazioni al solo fine di accedere ai contributi, anche in capo ad associazioni titolari di un numero consistente di marchi e in molti casi prive di dipendenti applicati alle emittenti beneficiarie.

Nel dettaglio, secondo quanto riportato dalla **relazione illustrativa**, le domande complessivamente presentate ai sensi del citato d.P.R. sono state 908 nel 2023, 1.042 nel 2024, 1.154 nel 2025 e 1.272 nel 2026. La componente riferita alle televisioni comunitarie è passata da 228 domande nel 2023 a 326 nel 2024, 413 nel 2025 e 527 nel 2026 – dato, quest'ultimo, che la stessa relazione qualifica come proiezione, essendo le domande per il 2026 ancora in corso di elaborazione, e che in tali termini è riportato anche nella tabella contenuta nell'analisi tecnico-normativa –, mentre le altre tre categorie si sono mantenute sostanzialmente stabili (televisioni commerciali da 146 a 149; radio comunitarie da 357 a 399; radio commerciali da 177 a 197). La relazione riferisce inoltre di una verifica condotta per l'annualità 2024, con la collaborazione degli Ispettorati territoriali, sui palinsesti delle televisioni comunitarie che avevano presentato istanza per più di sei marchi, all'esito della quale i **palinsesti**, pur astrattamente in regola con le disposizioni generali vigenti, **non sono risultati coerenti** con le finalità della normativa con specifico riferimento alla qualità dei programmi e dell'informazione.
L'**analisi di impatto della regolamentazione** stima, in via prudenziale, che la platea «a rischio» di esclusione per effetto dei nuovi requisiti possa collocarsi, per difetto, **tra le 200 e le 300 domande** su un totale di 527 previste per il 2026, ossia tra il 35 e il 55% circa delle domande presentate dalle televisioni comunitarie. La **relazione tecnica** precisa che la disposizione non incide sulle disponibilità del Fondo e non comporta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica; la verifica della Ragioneria generale dello Stato ha avuto esito positivo.

Il **nuovo articolo 7** del d.P.R. n. 146/2017, introdotto dalla disposizione in commento, è rubricato "**Emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario**" in luogo della precedente rubrica "Emittenti a carattere comunitario" e si compone di **sei commi.**

Secondo la **relazione illustrativa** la distinzione tra i due comparti si giustifica in quanto la crescita anomala delle domande non ha riguardato le emittenti radiofoniche a carattere comunitario, anche in ragione del **numero predefinito di concessioni e autorizzazioni** per la radiofonia in modulazione di frequenza, che non può aumentare oltre il numero massimo attualmente esistente.

Nel dettaglio, il **comma 1** riproduce le corrispondenti disposizioni vigenti, confermando quindi il **riparto dell'ammontare annuo** dello stanziamento per le emittenti televisive e radiofoniche comunitarie (di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *d)* del d.P.R.), ma aggiunge la precisazione che il riparto opera nei **limiti delle risorse del Fondo unico per il pluralismo e l'innovazione digitale dell'informazione e dell'editoria** di cui all'articolo 1, comma 1, della legge n. 198 del 2016, assegnate a tali finalità.

Pertanto, per la citata categoria, resta vigente il seguente riparto:

- per il **50%** in parti uguali tra tutti i soggetti beneficiari ammessi;
- per il restante 50% in proporzione al **punteggio attribuito** con riferimento esclusivo al criterio relativo al numero medio di dipendenti e di giornalisti di cui all'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b)*.

Il **comma 2** disciplina conseguentemente l'**istruttoria** per la **predisposizione della graduatoria**, nella separata sezione relativa alle emittenti comunitarie, confermando le modalità di calcolo della quota fissa e della quota proporzionale al punteggio.

Il **comma 3** introduce, per le sole **emittenti televisive comunitarie**, quale condizione di ammissione in graduatoria, il requisito della **regolarità nel versamento dei contributi** previdenziali. In particolare, esso deve sussistere per ogni marchio o palinsesto e per ogni area tecnica cui si riferiscono le domande di riconoscimento dei contributi, ed è modulato secondo la seguente **progressione triennale**:

- almeno un dipendente alla data di presentazione della domanda, per l'anno 2027 (**lettera *a)***);
- almeno un dipendente occupato da almeno un anno alla data di presentazione della domanda, per l'anno 2028 (**lettera *b)***);
- almeno un dipendente occupato da almeno due anni, alle date di presentazione delle domande per l'anno 2029 e per ciascuno dei successivi (**lettera *c)***).

La progressione avvicina il regime delle televisioni comunitarie a quello **ordinario** dell'articolo 4 del regolamento, che per **le emittenti televisive**

commerciali fa riferimento, a regime, al **numero medio dei dipendenti occupati nei due esercizi precedenti**. Resta diversa la soglia quantitativa, dal momento che per le commerciali il numero minimo di dipendenti varia da otto a quattordici, di cui da due a quattro giornalisti, in funzione della popolazione residente nel territorio in cui avvengono le trasmissioni.

Il **comma 4** disciplina le modalità di **verifica del requisito e di determinazione del punteggio** per le emittenti televisive comunitarie, di cui al comma 3. Per l'anno 2028 si tiene conto del **numero medio di dipendenti occupati** nell'esercizio precedente, fermo restando il possesso del requisito anche all'atto della presentazione della domanda; mentre per le domande a partire dal 2029 si considera il numero medio dei dipendenti occupati nei due esercizi precedenti, con la medesima clausola di attualità. Infine, specifica che le domande sono valutate attribuendo un **punteggio numerico** secondo l'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b),* in ragione del periodo lavorativo in termini di ore effettivamente lavorate coperte da contribuzione previdenziale.

Si ricorda che l'articolo 6, comma 1, lettere a) e b) del regolamento attribuisce i punteggi sulla base del **numero medio**, nel biennio precedente, dei **dipendenti** e dei **giornalisti** dipendenti impiegati per la regione e il marchio o palinsesto oggetto della domanda, secondo le risultanze INPS e INPGI, con ponderazione in ragione delle ore effettivamente lavorate.

Il **comma 5** introduce due ulteriori condizioni di accesso. Pertanto, la domanda può essere presentata soltanto per **un marchio o palinsesto** diffuso da almeno **un anno alla data di scadenza del termine di presentazione** della domanda e ciascuna emittente televisiva comunitaria può presentare domanda per un numero massimo complessivo di tre marchi o palinsesti.

Secondo la relazione illustrativa, la prima previsione mira a escludere iniziative **prive del carattere della continuità**, la seconda a contrastare la **concentrazione** di un numero elevato di marchi in capo alla medesima associazione.

Il **comma 6** limita la domanda, per ciascun marchio o palinsesto, a **un'unica area tecnica** e la **subordina all'utilizzo di almeno 1 Mbit/s di capacità trasmissiva** per la diffusione del marchio, oltre che all'impegno – già previsto dal vigente comma 3 dell'articolo 7 – a trasmettere programmi di **televendite** per una durata giornaliera **non superiore a novanta minuti.** L'ultimo periodo estende il requisito della capacità trasmissiva minima, quale condizione di accesso al contributo, anche ai soggetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, del regolamento, ossia alle **emittenti**

televisive locali commerciali titolari di autorizzazione per marchi o palinsesti con numerazione automatica.

Nel complesso, dal combinato disposto dei commi 3, 5 e 6, ciascuna emittente televisiva comunitaria potrà presentare **al massimo tre domande, una per ogni marchio** e per **una sola area tecnica**, dovendo disporre di almeno un dipendente per ciascuna di esse.

Con riferimento al **rango** delle norme oggetto di novella, si osserva che l'alinea del comma 1 individua l'oggetto della sostituzione nell'articolo 7 del d.P.R. 146 del 2017 "come recepito dall'articolo 4-*bis* del decreto-legge n. 91 del 2018", convertito, con modificazioni, dalla legge n. 108 del 2018. Le disposizioni del regolamento hanno infatti **assunto valore di legge** e possono conseguentemente essere modificate soltanto mediante fonte di rango primario.

> Al riguardo, come indicato anche nella relazione illustrativa, si ricorda che l'articolo 4-*bis* del decreto-legge n. 91 del 2018 ha **recepito integralmente** il regolamento in una fonte di rango primario; che l'articolo 13, comma 1-*bis*, del decreto-legge n. 145/2023 ha dichiarato, in via di **interpretazione autentica**, che da tale recepimento è derivata l'integrale **legificazione** del d.P.R. La Corte costituzionale, con la sentenza n. 44 del 2025, ha dichiarato **non fondate** le questioni di legittimità costituzionale sollevate su entrambe le disposizioni. Pertanto, la relazione illustrativa specifica l'esigenza di utilizzare la **fonte primaria** per novellare le disposizioni contenute nel citato regolamento. In coerenza con tale assetto, l'analisi tecnico-normativa esclude la sussistenza di "fenomeni di rilegificazione di materie già delegificate" e l'analisi di impatto della regolamentazione qualifica l'opzione prescelta come "conforme ai vincoli normativi, in quanto attuata mediante fonte di rango primario".

Non ricorre pertanto l'ipotesi, che la circolare sulla formulazione tecnica dei testi legislativi del Presidente della Camera del 20 aprile 2001 prescrive di evitare, della modifica di atti non aventi forza di legge mediante atto legislativo. La novella determina nondimeno il consolidamento, a livello primario, di una disciplina di contenuto regolamentare, da cui discendono l'irrigidimento del quadro normativo e la sottrazione della materia all'ordinario procedimento di adozione dei regolamenti, che contempla fra l'altro il parere del Consiglio di Stato. Su tale profilo il **Comitato per la legislazione della Camera dei deputati**, nel parere reso nella seduta del 13 marzo 2024 sull'A.C. 1752, ha rappresentato l'opportunità di una riflessione volta a evitare la "legificazione" di materie regolamentari.

- **Emittenti radiofoniche e televisive a carattere comunitario**

L'ordinamento riconosce, all'interno del **sistema radiotelevisivo privato**, una categoria di **emittenti a carattere comunitario**, volta a dare spazio nello spettro radioelettrico a esperienze editoriali di matrice associativa, culturale, etnica, politica o religiosa. Il tratto qualificante è duplice: l'assenza dello scopo di lucro e l'assoggettamento a specifici obblighi di produzione propria, cui si accompagnano limiti di affollamento pubblicitario più rigorosi.

La disciplina, originariamente recata dall'articolo 16, comma 5, della legge n. 223 del 1990, per la **radiofonia** e dall'articolo 1, comma 1, lettera *f)*, del regolamento approvato dall'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (AGCOM) con delibera n. 78/98 per la **televisione**, successivamente trasfusa nell'articolo 2, comma 1, lettere *n)* e *bb)*, numero *1)*, del d.lgs. n. 177 del 2005, è oggi contenuta nel **testo unico dei servizi di media audiovisivi e radiofonici** di cui al decreto legislativo n. 208 del 2021 (TUSMA).

Nel dettaglio, l'articolo 3, comma 1, lettera *r)*, definisce "**fornitore di servizi di media audiovisivi a carattere comunitario**" il soggetto che ha la responsabilità editoriale nella predisposizione dei programmi destinati alla **radiodiffusione televisiva in ambito locale** e che si impegna a non trasmettere più del **5% di pubblicità** per ogni ora di diffusione e a trasmettere **programmi originali autoprodotti** per almeno il **50% dell'orario** di programmazione giornaliero compreso fra le ore 7 e le ore 21. La successiva lettera *hh)*, numero *1)*, definisce l'"**emittente radiofonica a carattere comunitario**", nazionale o locale, come l'emittente caratterizzata **dall'assenza dello scopo di lucro**, che trasmette **programmi originali autoprodotti** per almeno il **30%** dell'orario di trasmissione giornaliero compreso tra le ore 7 e le ore 21, che può avvalersi di **sponsorizzazioni** e che non trasmette più del **10% di pubblicità** per ogni ora di diffusione. Per la **sola radiofonia** il testo unico prescrive altresì, tra i requisiti soggettivi, la natura giuridica di associazione riconosciuta o non riconosciuta, fondazione o cooperativa priva di scopo di lucro; un requisito di forma corrispondente non risulta espressamente richiesto per i fornitori televisivi a carattere comunitario. Il decreto legislativo n. 50/20204, correttivo del TUSMA, ha inoltre introdotto tra le definizioni quella di "fornitore di servizi di media radiofonici a carattere comunitario su base nazionale o locale", estendendo la categoria oltre l'ambito della radiofonia analogica.

Sul piano del finanziamento, la fonte di sostegno è costituita dal **Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione**, istituito dalla legge n. 198/2016, e ridenominato "Fondo unico per il pluralismo e l'innovazione digitale dell'informazione e dell'editoria" dall'articolo 1, comma 315, lettera *a)*, della legge di bilancio 2024 (legge n. 213/2023).

Il Fondo è **annualmente ripartito** tra la Presidenza del Consiglio dei ministri e il Ministero delle imprese e del *made in Italy*, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della legge n. 198 del 2016, e alla sua dotazione concorrono **110 milioni di euro annui** a valere sulle entrate del canone, ai sensi dell'articolo 1, comma 616, della legge n. 178 del 2020.

I **criteri di riparto** della quota di competenza ministeriale sono stabiliti dal d.P.R. n. 146 del 2017, adottato in attuazione dell'articolo 1, comma 163, della legge n. 208 del 2015, e integralmente recepito dall'articolo 4-*bis*, comma 1, del decreto-legge n. 91 del 2018, convertito dalla legge n. 108 del 2018.

Nel sistema del **regolamento**, l'articolo 3, comma 1, lettera *d)*, individua come beneficiarie le **emittenti televisive e radiofoniche a carattere comunitario in ambito locale**, alle quali si applicano esclusivamente i requisiti, i criteri e i punteggi dell'articolo 7, ferma restando la facoltà di optare per la presentazione della domanda ai sensi dell'articolo 6, ossia secondo i criteri previsti per le **emittenti commerciali**. Ne consegue, tra l'altro, l'esonero dalle soglie occupazionali minime di ammissione stabilite dall'articolo 4. Quanto alla dotazione, l'articolo 2, comma 1, riserva l'85% delle risorse alle emittenti televisive locali, di cui il 5% alle televisive comunitarie, e il 15% alle emittenti radiofoniche locali, di cui il 25% alle radiofoniche comunitarie.

Il contributo è determinato dall'articolo 7, che ripartisce lo stanziamento annuo per il 50% in parti uguali tra tutti i soggetti beneficiari ammessi e per il restante 50% in proporzione al punteggio attribuito ai soli criteri relativi a dipendenti e giornalisti di cui all'articolo 6, comma 1, lettere a) e b), ammettendo al beneficio le emittenti televisive comunitarie che si impegnino a trasmettere programmi di televendita per una durata giornaliera non superiore a novanta minuti.

Ai sensi dell'articolo 5, comma 3, le **graduatorie nazionali** sono quattro e distinte, due per le emittenti commerciali e due per le comunitarie; alle emittenti comunitarie non si applica il meccanismo di cui all'articolo 6, comma 2, riservato alle televisive commerciali.

In sede di **attuazione**, per l'annualità 2026 le risorse complessivamente disponibili per l'emittenza radiotelevisiva locale, al netto dell'accantonamento di cui all'articolo 2, comma 2, del regolamento, ammontano a circa **130 milioni di euro,** dei quali circa **4,9** milioni sono **destinati** alle **emittenti radiofoniche locali a carattere comunitario**, con 394 domande ammesse su 399 presentate. Nel comparto televisivo comunitario risultano ammesse 505 emittenti su 524 domande presentate, delle quali soltanto 70 accedono anche alla quota variabile del riparto.

Per una maggiore evidenza grafica delle modifiche apportate dall'articolo in commento, si rimanda al seguente **testo a fronte**.

Regolamento concernente i criteri di riparto tra i soggetti beneficiari e le procedure di erogazione delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione (d.P.R. 146/2017)	
Testo vigente	**Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.C. 3210**
Art. 7 *(Emittenti a carattere comunitario)*	Art. 7 *(Emittenti **radiofoniche e televisive** a carattere comunitario)*
1. L'ammontare annuo dello stanziamento destinato alle emittenti comunitarie, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *d)*, è ripartito secondo i criteri e le aliquote sotto riportate:	1. L'ammontare annuo dello stanziamento destinato alle emittenti **a carattere comunitario**, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *d)*, **nei limiti delle risorse del Fondo unico per il pluralismo e l'innovazione digitale dell'informazione e dell'editoria di cui all'articolo 1, comma 1, della legge 26 ottobre 2016, n. 198 assegnate a tali finalità,** è ripartito secondo i criteri e le aliquote sotto riportate
a) in parti uguali tra tutti i soggetti beneficiari ammessi: 50%;	a) *identico*
b) in proporzione al punteggio attribuito esclusivamente con riferimento al criterio riguardante dipendenti e giornalisti di cui all'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b)*: 50%;	b) *identico*
2. Nell'ambito dell'istruttoria per la predisposizione delle graduatorie di cui all'articolo 5, in separata sezione relativa alle emittenti **comunitarie**, il Ministero determina l'entità delle risorse risultanti dalla ripartizione di cui al comma 1, calcola la parte fissa del contributo dividendo l'importo di cui al comma 1, lettera *a)*, tra tutti i soggetti beneficiari ammessi e attribuisce in maniera proporzionale al punteggio ottenuto da ciascuna emittente l'importo di cui al comma 1, lettera *b)*.	2. Nell'ambito dell'istruttoria per la predisposizione delle graduatorie di cui all'articolo 5, in separata sezione relativa alle emittenti **a carattere comunitario**, il Ministero determina l'entità delle risorse risultanti dalla ripartizione di cui al comma 1, calcola la parte fissa del contributo dividendo l'importo di cui al comma 1, lettera *a)*, tra tutti i soggetti beneficiari ammessi e attribuisce l'importo di cui al comma 1, lettera *b)* in maniera proporzionale al punteggio ottenuto da ciascuna emittente.
3. Sono ammesse ad usufruire dei contributi le emittenti televisive a carattere comunitario che si impegnano a trasmettere programmi di televendite per una durata giornaliera non superiore a novanta minuti.	3. Le emittenti televisive comunitarie in regola con il versamento dei contributi previdenziali sono ammesse **nella graduatoria a condizione che per ogni marchio/palinsesto e per ogni area tecnica cui si riferiscono le domande di riconoscimento dei contributi:**

Regolamento concernente i criteri di riparto tra i soggetti beneficiari e le procedure di erogazione delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione (d.P.R. 146/2017)	
Testo vigente	**Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.C. 3210**
	a) abbiano almeno un dipendente alla data di presentazione della domanda per l'anno 2027; **b) abbiano almeno un dipendente occupato da almeno un anno alla data di presentazione della domanda per l'anno 2028;** **c) abbiano almeno un dipendente occupato da almeno due anni alle date di presentazione delle domande per l'anno 2029 e per ciascuno dei successivi.**
	4. Ai fini del calcolo per la verifica del requisito di ammissione e della determinazione del punteggio per le emittenti televisive di cui al comma 3, è preso in considerazione, per l'anno 2028, il numero medio dei dipendenti occupati nell'esercizio precedente, fermo restando che tale requisito deve essere posseduto anche alla data di presentazione della domanda. Per le domande presentate a partire dall'anno 2029 è preso in considerazione il numero medio dei dipendenti occupati nei due esercizi precedenti, fermo restando che il suddetto requisito dovrà essere posseduto anche alla data di presentazione della domanda. Le domande sono valutate attribuendo un punteggio numerico secondo quanto stabilito dall'articolo 6, comma 1, lettere *a)* e *b)*, in ragione del periodo lavorativo calcolato in ore effettivamente lavorate coperte da contribuzione previdenziale.

Regolamento concernente i criteri di riparto tra i soggetti beneficiari e le procedure di erogazione delle risorse del Fondo per il pluralismo e l'innovazione dell'informazione (d.P.R. 146/2017)	
Testo vigente	**Modificazioni apportate dall'art. 10 dell'A.C. 3210**
	5. Ogni emittente televisiva a carattere comunitario, può presentare domanda per un marchio/palinsesto diffuso da almeno un anno alla data di scadenza della presentazione della domanda e per un numero massimo complessivo di tre marchi/palinsesti.
	6. Fermo restando quanto previsto dai commi da 1 a 5 del presente articolo, ogni emittente televisiva a carattere comunitario può chiedere il contributo per ogni marchio/palinsesto per un'unica area tecnica, purché utilizzi almeno 1 megabit per secondo (Mbit/s) di capacità trasmissiva ai fini della diffusione del proprio marchio/palinsesto e si impegni a trasmettere programmi di televendite per una durata giornaliera non superiore a novanta minuti. Il requisito relativo all'utilizzo di almeno 1 Mbit/s di capacità trasmissiva ai fini della diffusione del proprio marchio/palinsesto, quale condizione di accesso al contributo, si applica anche ai soggetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a)*.

Articolo 11
(Delega al Governo per la riforma della disciplina in materia di assicurazione per la responsabilità civile derivante dalla circolazione degli autoveicoli)

L'**articolo 11** contiene una **delega** al Governo per adottare, entro quattro mesi, **la riforma della disciplina dell'assicurazione RC auto** al fine di meglio correlare il premio a carico dell'assicurato al rischio effettivamente assunto dall'impresa, rendere più efficiente il sistema del risarcimento diretto, rafforzare il contrasto alle frodi assicurative e all'evasione dell'obbligo assicurativo. Sono previsti specifici criteri direttivi. L'adozione dei decreti legislativi è subordinata al parere del Consiglio di Stato e al parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari.

Come anticipato, le finalità individuate dalla norma in esame per la riforma della disciplina dell'assicurazione RCA auto sono:

- **correlare al meglio il premio** a carico dell'assicurato **al rischio** effettivamente assunto dall'impresa;
- rendere **più efficiente** il sistema del **risarcimento diretto**;
- rafforzare il **contrasto alle frodi** assicurative **e all'evasione** dell'obbligo assicurativo.

• **La responsabilità civile auto (RCA)**

La responsabilità civile auto (RCA) è attualmente disciplinata, in via principale, dal decreto legislativo n. 209/2005, ossia il **Codice delle assicurazioni private (CAP)**. In particolare, il Titolo X disciplina l'assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore e natanti (artt. 122-160), prevedendo l'**obbligatorietà dell'assicurazione** verso i terzi per i danni previsti dall'art. 2054 del c.c. per i veicoli a motore.

Si ricorda che l'**art. 2054 del c.c**. dispone **l'obbligo** in capo al conducente di un veicolo senza guida di rotaie a **risarcire il danno prodotto** a persone o a cose **dalla circolazione del veicolo**, se non prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno. Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli. Il proprietario del veicolo, o, in sua vece, l'usufruttuario o l'acquirente con patto di riservato dominio, è responsabile in solido col conducente, se non prova che la circolazione del veicolo è avvenuta contro la sua volontà.

La definizione di **veicoli soggetti all'obbligo di assicurazione** (articolo 122, comma 1, e articolo 1, comma 1, lettera *rrr)*, del CAP) è stata da ultimo modificata dal decreto legislativo n. 184/2023, in attuazione della direttiva 2021/2118/UE.

Il CAP definisce come "veicoli" i veicoli a motore e qualsiasi autoveicolo azionato esclusivamente da una forza meccanica che circola sul suolo ma non su rotaia, con una velocità di progetto massima superiore a 25 Km/h o in alternativa con un peso netto massimo superiore a 25 Kg e una velocità di progetto massima superiore a 14 Km/h. Si definisce inoltre "veicolo" qualsiasi rimorchio destinato ad essere utilizzato con un veicolo, a prescindere che sia ad esso agganciato o meno, nonché i veicoli elettrici leggeri individuati con apposito decreto del Ministro delle imprese e del made in Italy, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dell'interno, da adottarsi entro il termine di 90 giorni dall'entrata in vigore della disposizione in esame. Con l'introduzione del nuovo comma 1-*bis* all'articolo 122 del CAP (introdotto dal dall'art. 2, comma 1, lett. *c)*, n. 2), d.lgs. n. 184/2023) si chiarisce inoltre che l'obbligo di assicurazione prescinde dalle caratteristiche del veicolo, dal terreno su cui il veicolo è utilizzato e dal fatto che sia fermo o in movimento. Viene in tal modo incluso nell'ambito di operatività della disposizione in esame il cd. **rischio statico**. L'obbligo di assicurazione riguarda anche i veicoli utilizzati esclusivamente in zone il cui accesso è soggetto a restrizioni (art. 122, comma 1-*ter*).

L'art. 128 del CAP individua l'importo minimo del massimale di garanzia, attualmente fissato in 6.450.000 euro, nel caso di danni alle persone, per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime e in 1.300.000 euro, nel caso di danni alle cose, per sinistro, indipendentemente dal numero delle vittime.

La direttiva (UE) 2021/2118 rafforza i diritti delle vittime di incidenti automobilistici, garantendo loro l'intero risarcimento dovuto, anche quando l'assicuratore è insolvente; estende l'ambito di applicazione della direttiva 2009/103/CE; allinea i livelli minimi di copertura dell'assicurazione autoveicoli in tutta l'UE; migliora le norme sul controllo dell'assicurazione da parte degli Stati membri; inserisce norme sull'uso dell'attestazione di sinistralità pregressa da parte di una nuova assicurazione; introduce il risarcimento nel caso di veicoli spediti e di sinistri provocati da rimorchi; definisce strumenti indipendenti di confronto dei prezzi dell'assicurazione autoveicoli e reca norme sui centri d'informazione e informazioni alle persone lese.

L'art. 193 del nuovo **Codice della strada** (decreto legislativo n. 285 del 1992) dispone l'obbligo dell'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli prevedendo le sanzioni per chi circola senza copertura assicurativa.

Con il decreto legislativo n. 57/2026 sono state inserite disposizioni integrative e correttive al d.lgs. n. 184 del 2023. In particolare, sono state previste: deroghe all'obbligo di assicurazione e norme speciali per veicoli privi di parti essenziali, veicoli d'epoca e di interesse storico-collezionistico e ad uso stagionale; norme in materia di assicurazione civile generale in caso di gare e competizioni sportive; ripristino compiti di vigilanza dell'IVASS in materia di attestazione sullo stato di rischio (si segnala al riguardo il *dossier* di documentazione).

Non sono soggetti all'obbligo di assicurazione i veicoli formalmente ritirati dalla circolazione nonché quelli il cui uso è vietato, in via temporanea o permanente, in forza di una misura adottata dall'autorità competente conformemente alla normativa vigente (art. 122-*bis* del CAP). Con una integrazione inserita tramite il d.lgs. n. 57/2026 si è previsto che la deroga si applica anche quando il veicolo non è idoneo all'uso come mezzo di trasporto, inclusa l'ipotesi in cui il veicolo sia privo di parti essenziali, che lo rendano, in maniera stabile, inidoneo per il suo utilizzo. È stata prevista, inoltre, la possibilità per i **veicoli d'epoca e di interesse storico** e collezionistico di adempiere l'obbligo assicurativo anche con schemi di contratti di assicurazione diversi dal classico schema della responsabilità civile dei veicoli a motore, focalizzato sul rischio di movimento del veicolo. Negli schemi di assicurazione specifici per i veicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico, è obbligatorio indicare separatamente il premio per il rischio di stazionamento (cd. rischio statico) e quello per il rischio di movimento. Si rimanda ad un decreto ministeriale (sentita l'IVASS) la possibilità di prevedere ulteriori schemi contrattuali di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile per circolazione di veicoli ad uso stagionale, la cui durata è inferiore all'anno (**cd. polizze infra-annuali**) (art. 122-*bis,* comma 2-*bis)*. La legge annuale sulle piccole e medie imprese (legge n. 34/2026), all'articolo 9 ha integrato il novero delle esclusioni dall'obbligo di assicurazione includendo i carrelli elevatori, quando operano all'interno di aree aziendali, stabilimenti, magazzini o depositi, e gli altri veicoli utilizzati dalle imprese in zone non accessibili al pubblico nelle stazioni ferroviarie, nelle aree portuali e aeroportuali. Sono egualmente esonerate le macchine agricole prive dell'immatricolazione o dell'idoneità alla circolazione, usate in spazi non accessibili al pubblico.

L'articolo 11 si compone di tre commi.

Il **comma 1** detta finalità, principi e criteri direttivi della delega. La prima finalità indicata dalla norma in esame richiede di **correlare al meglio il premio** a carico dell'assicurato **al rischio** effettivamente assunto dall'impresa. In particolare, il primo criterio direttivo (**lettera *a)***) prevede di procedere alla **revisione** della formula tariffaria ***bonus-malus***, basandone il funzionamento su una **più ampia disponibilità di informazioni e su più evolute metodologie di valutazione del rischio**, in modo da **valorizzare** meglio **i comportamenti di guida virtuosi** e **ridurre il peso relativo di alcune variabili indirette**, **in particolare di quella territoriale**, stimolando ulteriormente la **competitività fra le imprese** a vantaggio degli assicurati.

Si ricorda che l'art. 133 del CAP disciplina il **meccanismo del *bonus-malus***, la formula tariffaria che a scadenza (anche in caso di cambio di compagnia) prevede il miglioramento o il peggioramento della tariffa applicata al contratto

in ragione dell'effettivo compimento o meno di sinistri nel periodo di osservazione e registrati nell'attestato di rischio.
L'art. 134 disciplina l'**attestazione sullo stato di rischio**, il quale documenta la storia assicurativa e i sinistri rilevanti ai fini tariffari. Il contraente o il proprietario può richiederlo in qualsiasi momento e deve riceverlo entro quindici giorni; deve rappresentare almeno gli ultimi cinque anni o l'assenza di sinistri. Le imprese devono riconoscere anche le attestazioni rilasciate in altri Stati membri senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sul precedente Stato di residenza. La classe di conversione universale (CU) permette di confrontare la posizione assicurativa tra imprese, ferma restando la possibilità per ciascuna compagnia di utilizzare proprie classi interne e propri criteri tariffari. La forma e il contenuto dell'attestato di rischio sono disciplinati dal Regolamento (UE) 2024/1855 del 3 luglio 2024, applicabile a decorrere dal 24 luglio 2025. La Banca Dati degli Attestati di Rischio, gestita dall'ANIA, è attiva dal 2015 e contiene informazioni storiche relative all'attestazione dello stato del rischio dei veicoli assicurati ed immatricolati in Italia, identificati tramite il numero di targa, o tramite il telaio per i veicoli sprovvisti di targa. L'archivio memorizza la "storia assicurativa" di ciascun veicolo (sinistrosità pregressa, classe di merito di conversione universale - CU - maturata in caso di formula tariffaria *bonus-malus* o altre assimilate, ecc.). La Banca dati è accessibile, tramite web, alle imprese che esercitano in Italia l'assicurazione obbligatoria della RCA.
Con una modifica all'art. 134 del CAP introdotta dal **d.lgs. n. 57 del 2026** è stato stabilito che **l'IVASS vigila sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati** elettronica contenente le informazioni **sull'attestazione dello stato di rischio** inerente almeno agli ultimi 5 anni del contratto di assicurazione obbligatoria relativo ai veicoli a motore, ovvero l'assenza di sinistri in capo al contraente (cd. "attestazione di sinistralità pregressa"). All'IVASS è inoltre attribuito il compito di determinare, con regolamento, le indicazioni aggiuntive relative all'attestazione sullo stato del rischio, rispetto a quelle previste dal modello europeo, nonché di stabilirne la validità – comunque non inferiore a 12 mesi – ed individuare i termini relativi alla decorrenza e alla durata del periodo di osservazione del rischio. In particolare, si precisa che le indicazioni contenute nell'attestazione sullo stato del rischio devono comprendere i dati relativi ai sinistri e al conducente del veicolo. Per le finalità di vigilanza sulla corretta alimentazione e gestione della banca dati elettronica contenente le informazioni sull'attestazione, l'IVASS può accedere alle seguenti banche dati previste dal Codice della strada (articoli 225 e 226 del D.lgs. n. 285 del 1992): archivio nazionale delle strade presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti; archivio nazionale dei veicoli presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti; anagrafe nazionale degli abilitati alla guida, che include anche incidenti e violazioni presso il Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e trasporti.
Si ricorda che la legge n. 124/2017 (legge annuale per il mercato e la concorrenza) ha introdotto l'art. 132-*ter* del CAP il quale disciplina le diverse

condizioni che danno luogo ad uno sconto sul prezzo della polizza in caso di stipulazione di un contratto R.C. Auto: l'**ispezione del veicolo**; l'installazione della **scatola nera** (meccanismo elettronico che registra l'attività del veicolo); l'installazione o la presenza del **meccanismo che impedisce l'avvio del motore per elevato tasso alcolemico**.

Dalle più recenti rilevazioni statistiche dell'IVASS emerge come l'attuale sistema *bonus-malus* sia poco selettivo: nel primo trimestre 2026 l'87,1% delle autovetture risulta già collocato in prima classe CU. Per quanto riguarda le differenze territoriali si evidenzia un differenziale medio di 257 euro tra Napoli e Aosta, mentre il prezzo medio della garanzia R.C. Auto è pari a 423 euro. La diffusione della scatola nera è in lieve calo: nel primo trimestre 2026 il 16% dei contratti include la scatola nera, rispetto al 17% dell'anno precedente, con una diffusione molto più elevata in alcune province meridionali (in particolare, a Caserta e Napoli con un tasso di penetrazione pari al 54,6% e al 44%).

La relazione governativa afferma che il mercato italiano dell'assicurazione autoveicoli presenta, da alcuni anni, alcune anomalie anche rispetto a quello degli altri Paesi europei, fra cui, in particolare, **un prezzo medio dell'assicurazione obbligatoria per responsabilità civile verso terzi tra i più elevati d'Europa**. L'alto premio assicurativo è in molti casi l'effetto della traslazione sugli utenti dei maggiori oneri dovuti a un elevato tasso di frodi e ad un eccesso di rimborsi per danni alla persona di lieve entità. L'IVASS ha più volte evidenziato l'anomalo andamento dei prezzi della copertura obbligatoria RC auto soprattutto in alcune specifiche aree del territorio nazionale, sottolineando con chiarezza la necessità e l'intenzione di intervenire concretamente per porre rimedio a tale fenomeno. La relazione ricorda che l'AGCM il 18 giugno 2026 ha avviato un'indagine conoscitiva in collaborazione con IVASS che si concentra soprattutto sui meccanismi di funzionamento dei sistemi di attribuzione del rischio (es. sistema *bonus-malus* e classi di merito) e della procedura di risarcimento diretto, e anche sugli eventuali ostacoli alla mobilità della domanda (es. scatola nera e comparatori di prezzo). La raccolta premi ammonta a circa 13,5 miliardi nel 2025. Su tale indagine si veda anche quanto detto nelle premesse del presente *dossier*.
Peraltro nella più recente relazione annuale dell'IVASS (giugno 2026) si evidenzia che nel confronto con i maggiori Paesi europei il prezzo medio più elevato per la copertura obbligatoria (premio di tariffa al netto delle tasse) si riscontra in Regno Unito e in Italia, con valori rispettivamente pari a 450 e 320 euro, mentre Spagna (197 euro) e Francia (194 euro) registrano i valori più bassi. Le differenze sono attribuibili, tra l'altro, ai costi delle riparazioni e ai sistemi di indennizzo per lesioni o morte. In Italia il premio puro è pari a 261 euro a fronte di una media di 185 euro aggregando Francia, Spagna e Germania.
Il **differenziale** tra il premio medio R.C. Auto pagato in Italia e negli altri Paesi è pari a 41 euro nel 2024, notevolmente inferiore rispetto ai 165 euro osservati

nel 2008 e **in progressiva riduzione** dal 2012. Rispetto al 2023 il differenziale è stabile, anche in virtù dell'aumento dei premi del Regno Unito.

Il secondo criterio direttivo (**lettera *b)***) richiede di perfezionare e di aumentare l'efficienza della **procedura di risarcimento diretto**, anche mediante la **revisione della metodologia di calcolo dei valori dei forfait** per ottenere una maggiore trasparenza e concorrenza, senza pregiudizio per la stabilità dei premi assicurativi.

Il risarcimento diretto (disciplinato dagli artt. 149 e 150 del CAP) è la procedura che consente al danneggiato di rivolgersi direttamente alla propria compagnia assicurativa, anziché a quella della controparte, per ottenere il risarcimento dei danni subiti in un sinistro stradale. La procedura non si applica, tra l'altro, ai veicoli immatricolati all'estero, al danno del terzo trasportato e alle lesioni gravi del conducente. La disciplina è inoltre regolata dalla Convenzione CARD (Convenzione tra Assicuratori per il Risarcimento Diretto), l'accordo a cui aderiscono obbligatoriamente le imprese assicuratrici con sede legale in Italia, che definisce le regole di cooperazione tra compagnie per l'organizzazione e la gestione del sistema, nonché per i rimborsi e le compensazioni conseguenti ai risarcimenti effettuati ai sensi degli artt. 141, 149 e 150 del CAP e del D.P.R. n. 254 del 2006, il regolamento attuativo sulla procedura di risarcimento diretto per i sinistri stradali in Italia.
Il meccanismo si basa sul sistema a **forfait**, ovvero rimborsi standardizzati che la compagnia del responsabile versa alla compagnia del danneggiato, calcolati in base a statistiche nazionali (suddivise per aree geografiche e tipo di veicolo). Il danneggiato non riceve il valore del forfait, ma riceve l'importo risultante dalla perizia effettuata sul danno subito. La compagnia gestionaria (che risarcisce il danno al proprio cliente danneggiato) ottiene invece dalla Stanza di compensazione (gestita dalla Consap Spa) un importo convenzionale, che può essere superiore o inferiore alla somma effettivamente pagata.

Il terzo criterio direttivo (**lettera *c)***) richiede di **rafforzare le misure antifrode valorizzando**, nella fase liquidativa e, con le necessarie cautele per evitare elusioni dell'obbligo a contrarre, anche nella fase assuntiva, **elementi oggettivi e dati sistematici** che possano evidenziare eventuali profili di rischio connessi a comportamenti fraudolenti.

Con riferimento alle **misure antifrode nella RC Auto** si segnalano in primo luogo le disposizioni degli articoli 132-*ter* e 135 del CAP. Il primo, prevede sconti di premio quando l'assicurato accetta strumenti che consentono una migliore verifica del rischio, tra cui: l'**ispezione preventiva** del veicolo; l'installazione della **scatola nera** (o dispositivo equivalente); l'installazione di meccanismi che impediscono l'avvio del veicolo in caso di guida in stato di ebbrezza (cd. *alcolock*, ove applicabile).

L'articolo 135 istituisce e disciplina la **banca dati dei sinistri** e le banche dati anagrafe testimoni e anagrafe danneggiati, gestite dall'IVASS. La norma prevede, tra l'altro, l'obbligo per le imprese di alimentare le banche dati con le informazioni sui sinistri; l'utilizzo dei dati per individuare anomalie e possibili frodi; controlli incrociati da parte dell'IVASS; la possibilità di segnalazione all'autorità giudiziaria in presenza di elementi sospetti.
Lo stesso articolo 135, commi 3-*bis*, 3-*ter* e 3-*quater*, prevede misure antifrode processuali. In particolare: i testimoni devono essere indicati fin dalla denuncia del sinistro o nel primo atto formale; la tardiva indicazione comporta, salvo eccezioni, l'inammissibilità della prova testimoniale; il giudice può segnalare alla Procura i cosiddetti **"testimoni seriali"**, ovvero soggetti che risultano presenti in numerosi sinistri registrati nella banca dati IVASS.
Si segnala inoltre l'**Archivio informatico integrato** presso l'IVASS che raccoglie e mette in relazione informazioni provenienti da diverse banche dati (sinistri, veicoli, attestati di rischio, ecc.) per individuare indicatori di anomalia e fenomeni fraudolenti (art. 21 del D.L. 179 del 2012).
Il Centro di informazione, disciplinato dagli articoli 154 e 155 del CAP, consente a chi sia rimasto coinvolto in un incidente stradale di **risalire alla copertura assicurativa del veicolo responsabile**. La banca dati è gestita dalla Consap S.p.A. (Concessionaria Servizi Assicurativi Pubblici). La verifica della copertura RCA dei veicoli è possibile anche tramite il Portale dell'automobilista, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il quarto criterio direttivo (**lettera *d)***) è finalizzato alla **prevenzione dell'evasione dell'obbligo assicurativo** anche mediante un sistema integrato di **controllo telematico** e scambio informativo dei dati relativi ai veicoli soggetti all'obbligo assicurativo e all'adeguamento delle sanzioni amministrative.

Al riguardo si ricorda che con l'art. 31 del decreto-legge n. 1/2012 si è disposta la **dematerializzazione dei contrassegni cartacei** attestanti la copertura RCA, la loro sostituzione con sistemi elettronici o telematici in collegamento con banche dati e la **possibilità di utilizzare i dispositivi di controllo e rilevamento a distanza delle violazioni del codice della strada.**
Il comma 2 dell'art. 31 del decreto-legge n. 1/2012 ha previsto, inoltre, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, utilizzando i dati forniti dalle compagnie, formi periodicamente l'**elenco dei veicoli che non risultano coperti da RCA**, escludendo i periodi di sospensione regolarmente comunicati. **Il Ministero** delle infrastrutture e dei trasporti **comunica** ai rispettivi proprietari **l'inserimento dei veicoli nell'elenco**, informandoli circa le conseguenze previste a loro carico nel caso in cui i veicoli stessi siano posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate. Gli iscritti nell'elenco hanno **quindici giorni di tempo per regolarizzare la propria posizione**. Trascorso il termine di quindici giorni dalla comunicazione, l'elenco di coloro che non hanno regolarizzato la propria posizione viene messo a disposizione delle forze di polizia e delle prefetture

competenti in ragione del luogo di residenza del proprietario del veicolo. Occorre precisare che **il descritto meccanismo** previsto dall'art. 31, comma 2, **non ha avuto piena attuazione nella pratica**.
L'elenco dei veicoli privi di copertura assicurativa previsto dall'art. 31, comma 2, del D.L. n. 1/2012 è stato effettivamente realizzato ed è alimentato dai dati trasmessi dalle imprese assicuratrici. Esso costituisce uno strumento di supporto ai controlli delle Forze di polizia e dei sistemi automatici di rilevazione delle violazioni. Tuttavia, la mera inclusione del veicolo nell'elenco non determina, di per sé, l'avvio di un procedimento sanzionatorio o di un obbligo di regolarizzazione, con la conseguenza che l'efficacia del sistema dipende dall'effettivo svolgimento dei controlli. Tale impostazione differisce da quella adottata in alcuni ordinamenti europei, nei quali l'obbligo assicurativo è oggetto di verifica continuativa sulla base delle banche dati dei veicoli immatricolati (si veda *box infra*).
Con le modifiche inserite dalla legge n. 177 del 2024 si è previsto che i dati dei veicoli immatricolati privi di assicurazione, registrati nella banca dati della Motorizzazione, siano **accessibili anche ai comuni**, relativamente ai veicoli intestati a residenti nel loro territorio, e agli organi di polizia stradale (art. 31, comma 2.1).
Il comma 3 dell'art. 31 del D.L. n. 1 del 2012 dispone inoltre che **la violazione dell'obbligo di assicurazione** della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli **può essere rilevata**, dandone informazione agli automobilisti interessati, **anche attraverso i dispositivi**, le apparecchiature e i mezzi tecnici **per il controllo del traffico e per il rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di circolazione**, approvati o omologati, attraverso i dispositivi e le apparecchiature per il controllo a distanza dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sottoposte a pedaggio. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o analoghi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in momenti successivi, lo svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. **L'attuazione** della norma in esame, con la definizione delle caratteristiche dei predetti sistemi di rilevamento a distanza, avrebbe dovuto essere definita con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'ISVAP e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali. Tale **decreto non è stato adottato**.
L'**articolo 193, comma 1,** del decreto legislativo n. 285/1992 (Codice della strada), come modificato dalla legge n. 177/2024, stabilisce che il proprietario deve verificare che il veicolo non venga posto in circolazione senza assicurazione anche quando esso si trovi nella legittima disponibilità di un'altra persona fisica o giuridica. La circolazione senza copertura comporta la sanzione amministrativa, il sequestro del veicolo e, in caso di reiterazione, il raddoppio della sanzione, la sospensione della patente e il fermo

amministrativo. L'art. 193, commi 4-*ter*-4-*quinquies*, dispone che **l'accertamento della mancanza di copertura assicurativa obbligatoria** del veicolo **può essere effettuato anche mediante** il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai **dispositivi di controllo automatico delle infrazioni stradali** (controllo di semafori, accessi ZTL e corsie riservate, varchi autostradali, ecc.).

L'art. 201 (comma 1, lett. *g-ter*) del Codice della strada prevede inoltre che la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi per la violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge n. 1/2012.

Al riguardo si segnala la circolare del Ministero dell'interno del 3 luglio 2020 nella quale è stato precisato che "nei casi indicati di impossibilità della contestazione immediata, l'utilizzo del dispositivo non omologato o approvato serve solo per segnalare la presenza di un veicolo che potrebbe non essere in regola con la revisione o con l'assicurazione. In tale situazione, perciò, l'apparecchio non accerta la violazione e costituisce un semplice "supporto" per la documentazione della violazione che è stata accertata direttamente dall'operatore di polizia stradale presente." In sostanza, si richiede, quale presupposto per la contestazione differita, un dispositivo che abbia ottenuto l'omologazione o l'approvazione specifica per il rilevamento delle violazioni dell'art. 193 CdS.

- **La stima dei veicoli circolanti sprovvisti di copertura assicurativa**

Nell'ultimo rapporto dell'ANIA sull'assicurazione italiana 2025-2026 (luglio 2026) si afferma che sulla base delle informazioni fornite dalla Motorizzazione Civile, nel 2025 **i veicoli circolanti non assicurati** risultano pari a **2,8 milioni**, ossia il 5,8% del totale, in lieve riduzione rispetto all'anno precedente. Permane una significativa differenziazione territoriale: rispetto all'incidenza media nazionale del 5,8%, la quota di veicoli non assicurati si attesta al 7,5% nel Sud, al 5,9% nel Centro e al 4,7% nel Nord.

ANIA ha effettuato la stima del numero complessivo dei veicoli circolanti senza assicurazioni partendo dai dati forniti dalla Motorizzazione Civile che a sua volta detiene i dati del PRA (Pubblico Registro Automobilistico). ANIA dispone poi del dato circa il numero di coperture assicurative in essere a una specifica data che, sommato al numero della stima di veicoli non assicurati, deve ricondurre al totale dei veicoli circolanti. Per ottenere la stima dei veicoli non assicurati dalle informazioni presenti sul database della Motorizzazione Civile sono state effettuate delle scelte al fine di escludere, ad esempio, i veicoli in giacenza presso depositi giudiziari, inutilizzati e lasciati in rimesse private (anche se per essi vige l'obbligo di assicurazione ai sensi del d.lgs. n 184 del 2023), abbandonati (privi di targa), presso i concessionari ("Km 0"), con polizza assicurativa temporanea. Il

totale dei veicoli senza copertura ammonta, invece, a circa 9 milioni, su un totale di 47 milioni censiti (come dichiarato dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Matteo Salvini, all'Assemblea dell'ANIA).

Nel Rapporto si afferma che nonostante i controlli su strada da parte delle forze dell'ordine per contrastare l'evasione assicurativa, non risulta ancora pienamente operativa su scala nazionale la modalità di accertamento automatico da remoto prevista dalla legge n. 27 del 2012. Sebbene negli ultimi anni siano stati sviluppati sistemi basati sulla lettura automatica delle targhe e sull'integrazione delle banche dati, il loro utilizzo ai fini sanzionatori non è ancora uniforme né diffuso sul territorio, limitando il potenziale di controllo massivo del fenomeno.

Nel corso dell'interrogazione a risposta immediata alla Camera dei deputati dell'11 marzo 2026 (n.3-02546), il **Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** ha dichiarato che nel 2025, su 1,5 milioni circa di veicoli controllati, la Polizia stradale ha accertato circa 30.000 violazioni dell'obbligo di assicurazione. Oltre alle misure sanzionatorie il Ministro ha sottolineato l'importanza di intervenire soprattutto sul rafforzamento degli strumenti di controllo e di prevenzione. La mancanza di copertura assicurativa può oggi essere accertata anche attraverso dispositivi automatici già in uso per altre violazioni, come quelli per il controllo degli accessi alle ZTL, senza la presenza fisica degli agenti di Polizia. Tuttavia tale possibilità è ammessa esclusivamente **sui veicoli ripresi perché circolavano in violazione della norma per la quale il dispositivo è stato omologato o approvato** (non in via generalizzata). Il Ministro ha dichiarato di aver aperto un tavolo tecnico con Polizia stradale, Ministero dell'Interno e tutte le altre amministrazioni competenti per definire le specifiche tecniche dei sistemi di rilevamento a distanza, inclusi quelli usati per il controllo degli accessi alle ZTL e che il provvedimento dovrebbe essere approvato entro la prossima estate.

Il quinto criterio direttivo (**lettera *e)***) prevede di migliorare i servizi offerti ai consumatori per **favorire la trasparenza del mercato** e la scelta consapevole da parte degli utenti tra le polizze comparativamente più convenienti.

Si ricorda che l'art. 132.1 del CAP (inserito dall'art.2 del d.lgs. n. 184 del 2023, in recepimento della direttiva (UE) 2021/2218) consente ai consumatori di confrontare gratuitamente i prezzi, le tariffe e le condizioni contrattuali delle imprese di assicurazione che forniscono copertura nel ramo dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore, attraverso lo strumento indipendente denominato **Preventivass**, consultabile nei siti internet dell'IVASS e del Ministero delle imprese e del made in Italy. Il preventivatore pubblico, a differenza di quelli commerciali, non svolge alcun ruolo di intermediazione tra consumatori e imprese assicurative e consente di comparare le offerte di tutte le imprese assicurative operanti in Italia, riferiti al contratto base r.c. auto. In precedenza, la norma che ha previsto il preventivatore pubblico era l'art. 136, comma 3-bis, del CAP.

Per consentire una migliore confrontabilità delle offerte l'art. 22, comma 4, del decreto-legge n. 179 del 2012 ha previsto la definizione di un «**contratto**

base» di assicurazione obbligatoria per la RCA per veicoli a motore e natanti, contenente le clausole minime necessarie ai fini dell'adempimento dell'obbligo di legge, e articolato secondo classi di merito e tipologie di assicurato, con la definizione dei casi di riduzione del premio e di ampliamento della copertura applicabili. Il relativo regolamento attuativo è stato disposto con D.M. n. 54 del 2020.
L'articolo 132-*bis* del CAP (inserito dalla legge n. 124/2017) prevede inoltre l'obbligo per gli intermediari assicurativi di informare il consumatore in modo corretto, trasparente ed esaustivo sui premi offerti da tutte le imprese di assicurazione di cui sono mandatari relativamente al contratto base, prima della sottoscrizione di un contratto di assicurazione obbligatoria per i veicoli a motore.
L'art. 131 del CAP prevede che, al fine di garantire la trasparenza e la concorrenzialità delle offerte dei servizi assicurativi, nonché un'adeguata informazione ai soggetti che devono adempiere all'obbligo di assicurazione dei veicoli e dei natanti, le imprese devono mettere a disposizione del pubblico, presso ogni punto di vendita e nei siti internet, il documento informativo e le condizioni di contratto praticate.

Il sesto criterio direttivo (**lettera *f)***) dispone il **coordinamento della disciplina normativa** contenuta nel Codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo n. 209 del 2005 (CAP) e delle leggi speciali in materia.

Il **comma 2** dell'articolo in esame disciplina le modalità di esercizio della delega disponendo che i decreti legislativi sono adottati su proposta del Ministro delle imprese e del *made in Italy* di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze, della giustizia, dell'interno e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Gli schemi dei decreti legislativi devono essere trasmessi al Consiglio di Stato per l'espressione del parere, da rendere entro trenta giorni dalla data di trasmissione, decorso il quale il Governo può comunque procedere.

Gli schemi dei decreti delegati, corredati di relazione tecnica, sono poi trasmessi alle Camere, per l'espressione del **parere delle Commissioni parlamentari competenti** per materia e per i profili finanziari, da rendere entro il termine di **quaranta giorni** dalla data di trasmissione, decorso il quale i decreti possono essere comunque emanati. Qualora il termine previsto per l'espressione del parere delle Commissioni parlamentari scada nei trenta giorni che precedono il termine di scadenza per l'esercizio della delega legislativa o successivamente, quest'ultimo è prorogato di sessanta giorni.

Il **comma 3** contiene la **clausola di invarianza finanziaria**, disponendo che dall'attuazione della delega non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

CAPO III – NORME IN MATERIA DI AGENTI DI AFFARI IN MEDIAZIONE E DI CONSULENTI DEL LAVORO

Articolo 12
(Modifiche alla legge 3 febbraio 1989, n. 39 in materia di formazione professionale degli agenti di affari in mediazione)

L'**articolo 12** introduce una modalità alternativa di **accesso alla professione di agente di affari in mediazione**, fondata sul possesso di un titolo universitario e sul superamento di un esame di idoneità, e istituisce un obbligo di **aggiornamento** professionale continuo mediante il conseguimento di crediti formativi certificati. Il mancato assolvimento dell'obbligo comporta la **sospensione** dall'abilitazione e, in caso di reiterazione, la **cancellazione** dell'iscrizione camerale.
Con decreto ministeriale saranno definiti i titoli universitari ammessi, le modalità dell'esame e l'organizzazione dei corsi di formazione professionale. I relativi crediti formativi saranno riconosciuti e certificati dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative

L'articolo 12, composto da tre commi, introduce modifiche alla legge n. 39/1989, concernente la disciplina della professione di mediatore, con particolare riferimento alla **formazione professionale** e all'**aggiornamento continuo** degli agenti di affari in mediazione, con l'obiettivo di aumentare la loro qualificazione professionale, rendere il settore più trasparente e competitivo, tutelare maggiormente i consumatori e contrastare l'esercizio abusivo della professione.

Il **comma 1** apporta modifiche agli articoli 2 e 3 della legge n. 39/1989, suddivise in due lettere.

Con la **lettera *a)*** viene abrogata la lettera *d)* del comma 3 dell'articolo 2 della legge n. 39/1989, **eliminando** il vincolo di adempimento degli **obblighi scolastici** previsti dalla legge, nel periodo di età scolare, per ottenere l'iscrizione nel ruolo degli agenti di affari in mediazione; contestualmente, dopo la lettera *e)*, viene inserita la lettera *e*-bis*)*, che prevede, relativamente all'iscrizione al ruolo, **requisiti alternativi** a quelli previsti dalla stessa lettera *e)* (che a sua volta prevede il possesso di un diploma di scuola superiore e di una preparazione specifica, acquisita mediante la frequenza di un corso di formazione e il superamento di un esame, oppure lo svolgimento di almeno 12 mesi continuativi di pratica insieme a uno specifico corso professionale). Tali requisiti alternativi

consistono nel possesso di una **laurea** specificamente riconosciuta da un decreto del Ministro delle imprese e del *made in Italy*, adottato di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca, e nell'aver superato un **esame** che verifichi le competenze necessarie per svolgere il tipo di attività di mediazione scelta.

Si ricorda che il ruolo di cui all'articolo 2 della legge n. 39/1989 è stato soppresso dall'articolo 73 del decreto legislativo n. 59/2010, di attuazione della direttiva 2006/123/CE: l'attività di mediazione è oggi soggetta a segnalazione certificata di inizio attività (SCIA) da presentare alla Camera di commercio e i richiami all'iscrizione nel ruolo contenuti nelle leggi vigenti si intendono riferiti, ad ogni effetto di legge, alle iscrizioni nel registro delle imprese o nel repertorio economico amministrativo (REA). I requisiti di cui all'articolo 2, comma 3, restano in vigore e operano quali requisiti per l'esercizio dell'attività.

La **lettera *b)***, invece, inserisce il comma 5-*ter* dopo il comma 5-*bis* dell'articolo 3 della legge n. 39/1989. Tale comma stabilisce l'**obbligo**, per il mediatore, di mantenere costantemente aggiornata la propria **preparazione professionale**, attraverso attività formative certificate. In particolare, deve frequentare corsi di aggiornamento per almeno **60 ore complessive nell'arco di tre anni**, conseguendo i relativi crediti formativi, con un minimo di **16 ore di formazione ogni anno**. Il mancato rispetto di tale obbligo comporta la **sospensione** per sei mesi dell'abilitazione all'esercizio dell'attività di mediazione. Qualora la violazione venga ripetuta, è prevista la **cancellazione** dall'iscrizione camerale.

Con riguardo alla regolamentazione delle professioni si ricorda che la direttiva (UE) 2018/958 impone agli Stati membri di valutare preliminarmente la proporzionalità delle disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che limitino l'accesso alle professioni regolamentate o il loro esercizio. In attuazione della citata direttiva è stato emanato il d.lgs. n. 142/2020 che prevede una procedura dettagliata inerente alla **verifica del rispetto del principio di proporzionalità** che compete ai cd. soggetti regolatori (cfr. articolo 3 di quel decreto legislativo). In particolare i soggetti regolatori devono operare una valutazione della proporzionalità in sede di **analisi di impatto della regolazione** dell'atto normativo o in sede di istruttoria dell'atto amministrativo generale, compilando il questionario riportato nella tabella di cui all'Allegato I. Nella tabella deve essere fornita per ciascun quesito una motivazione specifica e dettagliata per consentire di valutare il rispetto del principio di proporzionalità. La tabella è parte integrante della documentazione illustrativa che deve essere sempre posta a corredo della documentazione che accompagna i provvedimenti. A tal fine si prevede che ogni disposizione normativa (sia legislativa che regolamentare) nonché ogni atto

amministrativo generale che limita l'accesso ad una professione regolamentata o il suo esercizio, prima della sua adozione deve essere **trasmessa** dal competente soggetto regolatore **all'AGCM** ai fini della verifica dell'adeguatezza e della completezza della valutazione di proporzionalità svolta dalle amministrazioni proponenti.

Si segnala, inoltre, che l'articolo 16-*sexies* del decreto-legge n. 131/2024, modificando la predetta normativa, ha introdotto nell'articolo 3 del citato decreto legislativo, il comma 3-*bis*, il quale prescrive che "in relazione ai **progetti di legge di iniziativa diversa da quella governativa** ovvero agli **emendamenti parlamentari** con cui si introducono nuove disposizioni che limitano l'accesso alle professioni regolamentate o il loro esercizio ovvero modificano quelle esistenti, la **valutazione di proporzionalità** (…) è effettuata dall'**amministrazione competente in relazione alla professione regolamentata** nell'ambito dell'istruttoria finalizzata a esprimere l'orientamento del Governo sul progetto di legge e il suo parere sugli emendamenti (…)"

Da questo punto di vista l'Analisi di impatto della regolamentazione (AIR) allegata al provvedimento in esame riporta che la disciplina introdotta dall'articolo in esame risulta rispettosa della disciplina europea in materia di proporzionalità delle restrizioni all'accesso alle professioni.

Il **comma 2** dell'articolo 12 qui in esame stabilisce invece che, entro il termine di sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il **Ministro delle imprese e del *made in Italy***, previo confronto con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative sul piano nazionale e firmatarie dei contratti collettivi, nonché previa intesa raggiunta in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, provvede all'adozione di uno o più **decreti** volti a disciplinare:

a) di concerto con il Ministro dell'università e della ricerca, l'**individuazione dei titoli** di studio universitari richiesti e la definizione delle **modalità di espletamento dell'esame** previsto dall'articolo 2, comma 3, lettera *e*-bis*)*, della legge n. 39/1989;

b) le modalità relative alla partecipazione, alla gestione e all'organizzazione dei **corsi di formazione professionale** contemplati dall'articolo 3, comma 5-*ter*, della medesima legge.

Si prevede che i **crediti formativi** derivanti dalla partecipazione a tali corsi sono **oggetto di riconoscimento e certificazione** da parte delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative a livello nazionale che risultino firmatarie dei contratti collettivi.

In ultimo, il **comma 3** dell'articolo 12 in esame prevede che l'applicazione delle disposizioni previste dal presente articolo **non**

determini nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni coinvolte dovranno quindi attuarle **utilizzando esclusivamente il personale, i mezzi e le risorse finanziarie già disponibili secondo la normativa vigente.**

In tema di formazione professionale degli agenti di affari in mediazione si ricorda che al **Senato** il 5 agosto 2026 è stato avviato l'esame del disegno di legge A.S. 1894 recante modifiche alla legge n. 39/1989 in materia di attività di agente di affari in mediazione e al regolamento di cui al decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato 21 dicembre 1990, n. 452, in materia di attività degli agenti immobiliari.

Articolo 13
(Modifica all'articolo 31 della legge 24 novembre 2000, n. 340)

L'**articolo 13** estende agli iscritti all'albo dei **consulenti del lavoro** la legittimazione, già riconosciuta agli iscritti in specifiche sezioni dell'albo dei commercialisti e degli esperti contabili, a curare gli **adempimenti telematici presso il registro delle imprese**: si tratta, in particolare, del deposito del bilancio di esercizio e degli altri documenti che lo corredano, dell'iscrizione dell'elenco dei soci e dell'iscrizione degli atti societari per la cui redazione la legge non richiede l'intervento del notaio.

L'articolo 13, composto da un unico comma, interviene sull'articolo 31 della legge n. 340/2000 (cd. legge di semplificazione 1999), che disciplina la presentazione all'ufficio del registro delle imprese delle domande, delle denunce e degli atti che le accompagnano, prescrivendone l'invio per via telematica o su supporto informatico con sottoscrizione mediante firma digitale.

Nello specifico, l'articolo 13 interviene sui commi 2-*quater* e 2-*quinquies* del predetto articolo 31, estendendo agli **iscritti all'albo dei consulenti del lavoro** (albo disciplinato dalla legge n. 12/1979) la legittimazione a compiere gli adempimenti previsti dallo stesso articolo 31, finora riservata ai soli iscritti nelle Sezioni A e B dell'Albo dei dottori commercialisti e degli esperti contabili. L'estensione riguarda gli **adempimenti da compiere presso il registro delle imprese** su incarico del soggetto obbligato. Più precisamente, il comma 2-*quater* riguarda la **trasmissione dei bilanci** e degli altri documenti, di cui all'articolo 2435 del codice civile. Il comma 2-*quinquies* prevede che il professionista che ha provveduto alla trasmissione dei documenti di cui sopra attesti che gli stessi siano **conformi** agli originali depositati presso la società, che è tenuta al deposito degli stessi presso il registro delle imprese, dietro richiesta di quest'ultimo; prevede altresì che il professionista possa richiedere l'iscrizione nel registro delle imprese di tutti gli **altri atti societari** per i quali la stessa sia richiesta e per la cui redazione la legge non richieda espressamente l'intervento di un notaio.

La relazione illustrativa del Governo precisa che la finalità dichiarata è quella di **equiparare professionisti che svolgono funzioni analoghe**, valorizzando il ruolo dei consulenti del lavoro e ampliando la platea dei soggetti legittimati. L'analisi di impatto della regolamentazione individua i destinatari dell'intervento nei consulenti del lavoro iscritti all'albo e, indirettamente, nelle imprese – in particolare quelle di minore dimensione, per le quali è attesa una riduzione dei costi di conformità – che si avvalgono

della loro assistenza, e qualifica la **misura** come **direttamente pro-concorrenziale**, in quanto amplia il numero dei professionisti abilitati rimuovendo una riserva di attività a favore di una sola categoria professionale.