

CAMERA DEI DEPUTATI N. 2022

SUPPLEMENTO

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL *MADE IN ITALY*
(**URSO**)

E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
(**SALVINI**)

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023

Presentato il 9 agosto 2024

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Amministrazione proponente: **Ministero delle Imprese e del *made in Italy*; Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.**

Provvedimento: **Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023**

PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

1) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.

Il presente intervento normativo trova il suo fondamento nella necessità di prevedere disposizioni per la tutela della concorrenza ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione e dell'articolo 47 della legge 23 luglio 2009, n. 99, finalizzate, in particolare, a promuovere lo sviluppo della concorrenza, tenendo in adeguata considerazione gli obiettivi di politica sociale connessi alla tutela dell'occupazione, nel quadro dei principi dell'Unione europea, nonché di contribuire al rafforzamento della giustizia sociale, di migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi pubblici e di potenziare lo sviluppo degli investimenti e dell'innovazione in funzione della tutela dell'ambiente, della sicurezza e del diritto alla salute dei cittadini, oltre a rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo e amministrativo, all'apertura dei mercati, ponendo l'attenzione sul garantire la tutela dei consumatori. Per tali motivazioni, il provvedimento in esame si configura come coerente con il programma di governo, in quanto volto a incidere in maniera organica sul settore delle concessioni autostradali, occupandosi anche di incidere sulla normativa delle start up, nonché di affrontare, tra gli altri, l'annoso tema della portabilità dei dati delle scatole nere nel settore assicurativo.

CAPO I – Settore autostradale

Nel dettaglio, le disposizioni di cui agli **articoli da 1-16**, in coerenza con il programma di governo e con gli obiettivi fissati dal PNRR da conseguire entro il 31 dicembre 2024, e, in particolare, nell'ambito della 'M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza', intendono operare un generale riordino della normativa inerente al settore autostradale, in particolare mediante la razionalizzazione della disciplina in materia di affidamento delle concessioni autostradali, la semplificazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei piani economico e finanziari e la ridefinizione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione. Ciò, con l'intento di rafforzare gli strumenti di governance in capo al concedente in un quadro regolamentare orientato alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla promozione della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al miglior coordinamento degli interventi di manutenzione tra i singoli concessionari al fine di contenere il più possibile gli impatti sulla mobilità, nonché alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.

CAPO II – Disposizioni in materia di rilevazione prezzi e usi commerciali, settore assicurativo, trasporto, *dehors* e concorrenza

Le disposizioni di cui agli **articoli 17 e 18** sono dedicate alla materia del monitoraggio e della rilevazione dei prezzi, nonché all'attività di raccolta e pubblicazione degli usi locali, di competenza delle Camere di Commercio.

L'obiettivo è quello di razionalizzare, ottimizzare e valorizzare, da un lato, le attività di monitoraggio dei prezzi e tariffe già condotte dalle Camere di Commercio ai sensi e per gli effetti della legge 29 dicembre 1993 n. 580, mediante la limitazione delle attività a determinati prodotti che hanno risentito particolarmente delle spinte inflazionistiche; dall'altro lato, l'attività di raccolta e pubblicazione degli usi locali, anche esse di competenza delle Camere di Commercio e attuata dalle Commissioni provinciali, attraverso appositi Comitati tecnici.

Allo stesso tempo, la norma si prefigge l'obiettivo di rimuovere alcune criticità concorrenziali, segnalate dall'Autorità Garante della concorrenza e del mercato che sul punto richiede espressamente un intervento normativo, in ordine: a) al corretto espletamento delle attività di monitoraggio rispetto all'oggetto di rilevazione ed alla mancanza di uniformità del monitoraggio da parte delle singole camere di commercio, per le quali è necessario circoscrivere l'attività di rilevazione con l'individuazione di specifici prodotti connotati da caratteristiche di necessità e proporzionalità rispetto agli obiettivi di interesse generale (art. 17); b) al corretto espletamento delle attività di raccolta e pubblicazione degli usi locali, per le quali è necessario introdurre un meccanismo sanzionatorio in caso di violazione della regolare composizione di tali Comitati, demandando alle Commissioni provinciali il compito di dichiarare la decadenza degli stessi qualora venga accertata la partecipazione di rappresentanti di categorie con un interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione degli usi (partecipazione già vietata, peraltro, dal d.l. 4 luglio 2006, n. 223) (art. 18).

La disposizione di cui all'art. 17, si inserisce, vieppiù, nel più ampio quadro di interventi normativi finalizzati all'accrescimento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi, previsti dal Governo in un'ottica unitaria di potenziamento del sistema di monitoraggio e rilevazione dei prezzi. Esse, pertanto, sono pienamente coerenti con il Programma di governo.

La disposizione di cui **all'art. 19**, in coerenza con il programma di governo e con gli obiettivi fissati dal PNRR da conseguire entro il 31 dicembre, e, in particolare, nell'ambito della 'M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza', si inserisce nel complesso di norme che regolano la materia dei dispositivi elettronici per il monitoraggio dei dati dell'attività di circolazione dei veicoli a motore, con l'obiettivo di favorire la mobilità della domanda in ambito assicurativo e di ridurre il fenomeno del lock-in ovvero di fidelizzazione "forzata" derivante dalla applicazione della riduzione del premio dal secondo anno di installazione della scatola nera solo nei casi in cui l'assicurato non cambia compagnia.

L'art. 20 interviene sulla disciplina del sistema informativo antifrode nel settore assicurativo per migliorare l'efficacia nella prevenzione e nel contrasto della frode assicurativa proteggendo così gli interessi degli assicurati e preservando l'integrità del mercato assicurativo nel suo complesso.

L'art. 21 riguarda il cosiddetto fenomeno della "shrinkflation", da intendersi quale ridimensionamento della quantità di un prodotto all'interno della propria confezione (con specifico riferimento al peso o al volume) con contestuale incremento o invarianza del prezzo.

Sul punto, si rappresenta che, a complemento delle norme eurounitarie e delle norme nazionali derivate volte a garantire la chiarezza e la trasparenza delle informazioni in materia di indicazione del prezzo e delle dimensioni dei prodotti, ad esempio la direttiva 2005/29/CE in materia di pratiche commerciali scorrette, l'Italia ha ritenuto necessario, anche sulla scia dell'iniziativa francese volta a

reprimere il fenomeno in parola, introdurre una disposizione normativa diretta a rafforzare la tutela dei consumatori. In particolare, si intende scongiurare l'induzione in errore del consumatore medio con riguardo al prezzo di fatto applicato in relazione al peso/volume.

In un momento di alta inflazione come quello attuale, in cui pesa sui consumatori il rincaro generalizzato dei prezzi al consumo, il fenomeno aggrava l'erosione del potere d'acquisto dei consumatori, dato che lo stesso importo di denaro consente di acquistare una minore quantità di prodotto.

Il fenomeno ha portata diffusa come dimostrato dalla formulazione di un'interrogazione al Parlamento europeo da parte dell'europarlamentare Mara Bizzotto, nonché dall'esposto all'AGCM (Autorità garante della concorrenza e del mercato) presentato nell'aprile 2022 dall'associazione dei consumatori CODACONS.

Si segnala che, con riguardo al PS 12572, nell'adunanza del 26 settembre 2023 l'AGCM ha sanzionato un'impresa resasi responsabile di aver posto in essere una pratica commerciale scorretta consistente nel vendere un monorotolo di lunghezza inferiore rispetto a quella indicata in etichetta. L'Autorità ha espressamente ricondotto la pratica di cui sopra, da un punto di vista eziologico, al fenomeno della shrinkflation.

Gli obiettivi perseguiti sono coerenti con il programma di Governo – la cui azione è tesa a garantire la tutela dei consumatori.

L'art. 22 interviene sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea, nell'ottica di risolvere alcune criticità afferenti all'apparato sanzionatorio. L'intervento è pienamente coerente con il programma di governo e, in particolare, con l'obiettivo di risolvere l'elevata conflittualità che interessa il settore, introducendo una disciplina sanzionatoria equa, proporzionata, efficace e dissuasiva, anche a tutela dell'utenza, della qualità dei servizi e della sicurezza stradale.

L'art. 23 attribuisce al Governo delega legislativa all'emanazione di un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento delle disposizioni concernenti la concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata.

L'intervento normativo risulta pienamente coerente con il programma di governo. La norma in esame rientra tra le disposizioni di dettaglio volte a favorire la diffusione della concorrenza in ulteriori settori. Nello specifico, si propone di realizzare un riordino della disciplina delle concessioni relative alle strutture amovibili (dehors), funzionali all'attività d'impresa.

CAPO III – Start up

Gli obiettivi generali sottesi al Capo III (**articoli da 24 a 29**) relativo alle misure in materia di Start up, riguardano la necessità di dare aggiornamento e nuovo impulso a quanto realizzato dal decreto-legge n. 179/2012 (c.d. "Start up Act" italiano), ovvero, quel sistema di norme e agevolazioni volte a creare un ecosistema favorevole alla nascita e allo sviluppo di un tessuto produttivo digitale ed innovativo nel nostro Paese.

Gli obiettivi e gli interventi più importanti del presente intervento normativo riguardano in particolare: l'aggiornamento della definizione di Start up al fine di focalizzare le agevolazioni verso le imprese con le maggiori potenzialità innovative in termini di prodotti e servizi; modifiche alla definizione di incubatore certificato, al fine di ampliare le ipotesi di riconoscimento degli stessi, e per l'effetto ampliare la platea dei soggetti iscritti all'apposito registro; promozione degli investimenti in Start up da parte di investitori privati e istituzionali, tramite la previsione di un credito d'imposta in favore degli incubatori certificati che effettuano l'investimento, nonché la

possibilità per i cittadini stranieri di ottenere il visto di soggiorno attraverso la realizzazione di investimenti nel settore; agevolazione degli investimenti in venture capital da parte degli enti di previdenza obbligatoria e complementare.

Gli interventi e gli obiettivi sopra riportati sono coerenti con il programma di governo in quanto sono in linea con la sua visione strategica di politiche per la crescita e la competitività del Paese, che prevedono, tra le altre, la promozione e il sostegno del settore “Start up”; inoltre, le iniziative previste dal predetto Capo danno attuazione agli obiettivi previsti dalla missione 1, componente 2 del PNRR, approvati dalla Commissione europea in data 24.11.2023, che prevedono, al punto M1C2-11, nell’ambito della legge annuale sulla concorrenza, l’impegno del governo di realizzare norme volte ad effettuare il riesame e l’aggiornamento della legislazione in materia di Start up, PMI innovative e capitale di rischio al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedendo la definizione di Start up e promuovendo gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali.

Gli obiettivi e gli interventi più importanti sono rinvenibili, in modo più approfondito, nella lettura degli articoli che compongono il Capo III, ossia:

L’articolo 24 interviene in aggiornamento della definizione di Start up innovativa, modificando il comma 2, dell’articolo 25 del DL 179/2012 al fine di focalizzare le agevolazioni verso le imprese con le maggiori potenzialità innovative in termini di prodotti e servizi; il successivo **art.25** regola la fase transitoria per l’aggiornamento da parte delle attuali start up innovative rispetto i nuovi parametri, tra tutti, l’obbligo di avere un capitale sociale di 20 mila euro e un dipendente entro 24 mesi dall’entrata in vigore della legge.

L’articolo 26 (Modifiche alla definizione di incubatore certificato) ha come obiettivo ampliare la platea di incubatore certificato attraverso la modifica dell’attuale disciplina, prevedendo l’ampliamento delle ipotesi in cui l’incubatore può essere riconosciuto come certificato ed essere iscritto nell’apposito registro. Con il medesimo scopo, **l’articolo 27** (Contributo sotto forma di credito di imposta in favore degli incubatori certificati) prevede il riconoscimento di un credito d’imposta in favore degli incubatori certificati che investono in Start up.

L’articolo 28 si pone l’obiettivo di agevolare gli investimenti in venture capital da parte degli enti di previdenza obbligatoria e complementare. Attraverso l’articolo si prevede che una quota (2%) degli investimenti effettuati dagli enti di previdenza obbligatoria, deve essere investito in fondi di venture capital che sono di fondamentale importanza per la nascita e la crescita delle Start up.

L’articolo 29 (Disposizioni per favorire l’investimento privato nelle start up innovative) introduce la possibilità per il cittadino straniero, di poter ottenere il visto di soggiorno attraverso la realizzazione di investimenti fondi per il venture capital, con l’obiettivo di favorire gli investimenti privati di cittadini esteri nel settore.

Gli interventi e gli obiettivi sopra riportati sono coerenti con il programma di governo in quanto sono in linea con la sua visione strategica di politiche per la crescita e la competitività del Paese, che prevedono, tra le altre, la promozione e il sostegno del settore “Start up”; inoltre, le iniziative previste dal predetto Capo danno attuazione agli obiettivi previsti dalla missione 1, componente 2 del PNRR, approvati dalla Commissione europea in data 24.11.2023, che prevedono, al punto M1C2-11, nell’ambito della legge annuale sulla concorrenza, l’impegno del governo a realizzare norme volte ad effettuare il riesame e l’aggiornamento della legislazione in materia di Start up, PMI innovative e capitale di rischio al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedendo la

definizione di Start up e promuovendo gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali.

2) Analisi del quadro normativo nazionale.

Con riferimento alle norme di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di cui agli **articoli da 1 a 16**, il quadro normativo nazionale in materia è riconducibile, nella sostanza, a:

- legge 23 dicembre 1992, n. 498, recante *“Interventi urgenti in materia di finanza pubblica”*, e, in particolare, l’articolo 11;
- decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, recante *“Proroga di termini previsti da disposizioni legislative”*, e, in particolare, l’articolo 21;
- decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, recante *“Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria”*, e, in particolare, l’articolo 2, commi 82, 83 e 84 e 86;
- decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, recante *“Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”*, e, in particolare, l’articolo 36;
- decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante *“Disposizioni urgenti per la crescita, l’equità e il consolidamento dei conti pubblici”*, e, in particolare, gli articoli 37 e 43;
- decreto-legge 28 settembre 2018, n. 109, convertito, con modificazioni, dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, recante *“Disposizioni urgenti per la città di Genova, la sicurezza della rete nazionale delle infrastrutture e dei trasporti, gli eventi sismici del 2016 e 2017, il lavoro e le altre emergenze”*;
- decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, recante *“Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica”*, e, in particolare, l’articolo 35;
- decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, recante *“Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali”*;
- decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, recante *“Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”*;
- codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36.

Art. 17. Nell’ordinamento interno, la disciplina in materia di rilevazione di prezzi e delle tariffe da parte delle Camere di Commercio è prevista all’art. 2, comma 2 della legge 29 dicembre 1993, n. 580,

così come modificato dal D.lgs. 25 novembre 2016, n. 219. Le disposizioni relative all'istituzione ed ai poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi sono contenute nell'art. 2, commi 198 e ss., della legge 24 dicembre 2007, n. 244 e ss.mm.ii.

Art. 18. Nell'ordinamento interno la materia è regolata dal Regio Decreto 20 settembre 1934, n. 2011, le cui disposizioni definiscono l'articolazione essenziale della procedura di accertamento degli usi locali, e dal d.lgs. C.P.S. 27 gennaio 1947, n. 152. Il meccanismo sanzionatorio introduce dalla presente disposizione si attiva in caso di violazione dell'articolo 11, comma 5 del d.l. 4 luglio 2006, n. 223 (c.d. decreto Bersani).

Art. 19. A livello nazionale la disciplina delle scatole nere è contenuta nel decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 recante il Codice delle assicurazioni private (di seguito Codice o CAP). In particolare, la legge 124/2017 ha introdotto le disposizioni di cui all'articolo 132-ter del CAP, le quali disciplinano le diverse condizioni che danno luogo ad uno sconto sul prezzo della polizza, in caso di stipulazione di un contratto r.c. auto. Una di queste condizioni, prevista dal comma 1, la lettera b), è costituita dall'istallazione, su proposta dell'impresa di assicurazione, di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati "scatola nera".

La medesima legge ha introdotto l'art. 145-bis al CAP, che, con riguardo al valore probatorio delle scatole nere e di altri dispositivi elettronici, ha disciplinato il valore giurisdizionale delle risultanze della scatola nera conforme alle caratteristiche tecniche e funzionali di cui al citato art. 132-ter del Codice.

Art. 20. A livello nazionale, il decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 recante il Codice delle assicurazioni private, prevede all'art. 135 del CAP un sistema informativo antifrode in ambito r.c. auto, gestito dall'IVASS e alimentato dai sistemi informativi delle singole imprese assicurative partecipanti. Tale sistema opera attraverso una banca dati che ha la finalità di prevenzione e contrasto alle frodi nel settore dei sinistri derivanti dalla circolazione stradale.

Si configura quindi come un sistema che deriva dall'obbligatorietà dei rapporti assicurativi presupposti, diversamente da quanto previsto dalla disposizione in esame, che introduce e implementa un nuovo sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori – come, ad esempio l'assicurazione sulla vita – non disciplinato attualmente dalla normativa nazionale.

Art. 21. Nell'ordinamento interno, la disciplina in materia di informazioni ai consumatori è contenuta nelle seguenti disposizioni:

- decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (Codice del consumo): in particolare, Titolo II - Parte II (articoli da 5 a 17-bis);
- decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 (Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59): in particolare articolo 14.

Art. 22. Il quadro normativo nazionale in materia di trasporto non di linea è riconducibile, nella sostanza, a:

- legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante "*Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea*";
- decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 febbraio 2019, n. 12, recante "*Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione*";
- decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante "*Nuovo Codice della strada*".

Art. 23. Il quadro normativo nazionale in materia di strutture amovibili (dehors) funzionali all'attività di impresa è riconducibile a:

- decreto legislativo n. 42 del 2004 ("Codice dei beni culturali e del paesaggio")
- DPR 380/2001 (TU edilizia)
- Decreto-legge n. 137/2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 176/2020. In particolare l'articolo 9-ter, comma 5, via via prorogato:
 - dall'art. 30, comma 1, let. B) del d.l. n. 41/2021 (L. n. 69/2021);
 - dalla legge di bilancio 2022 (L. n. 234/2021, articolo 1, comma 706);
 - dal D.L. n. 144/2022 (L. n. 175/2022), articolo 40;
 - dal D.L. n. 198/2022 (articolo 1, comma 22-quinquies)
- Decreto-legge n. 144/2022, convertito, con modificazioni dalla legge n. 175/2022.

Artt. 24-29. Il quadro normativo nazionale in materia è costituito:

- decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221 recante *"Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"* all'art.25 *"Start-up innovativa e incubatore certificato: finalità, definizione e pubblicità"*;
- decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221 recante *"Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"* all'art.26 *"Deroga al diritto societario e riduzione degli oneri per l'avvio"*;
- decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla L. 17 dicembre 2012, n. 221 recante *"Ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese"* all'art.28 *"Disposizioni in materia di rapporto di lavoro subordinato in start-up innovative"*;
- legge 11 dicembre 2016, n. 232 *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019"* all'art.1 comma 88 che dispone le somme che possono essere investite dagli enti di previdenza obbligatoria;
- legge 11 dicembre 2016, n. 232 *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019"* all'art.1 comma 89 che dispone il tipo d'investimento che può essere effettuato dagli enti di previdenza obbligatoria;
- legge 11 dicembre 2016, n. 232 *"Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017-2019"* all'art.1 comma 92 che dispone le somme che possono essere investite dai fondi di previdenza complementare;
- decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286 recante *"Testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero."* All'art.26 bis che regola *"ingresso e soggiorno per investitori"*.

3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

Con riferimento agli **articoli da 1 a 16**, l'intervento normativo interviene:

- sull'articolo 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, in materia di variazioni tariffarie;
- l'articolo 2, commi 82, 83 e 84 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, relativo alla convenzione unica;
- sull'articolo 8-duodecies del decreto-legge 08 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008, n. 101, in materia di adeguamento delle tariffe di pedaggio;
- sull'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, relativo alle competenze dell'ART;
- sull'articolo 43, commi 1, 2, 2-bis e 3 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214
- sull'articolo 35, comma 1 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in materia di revoca, decadenza e risoluzione delle concessioni;
- sull'articolo 7-bis, commi 1 e 2 del decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68, convertito con modificazioni, dalla legge 5 agosto 2022, n. 108, in materia di aggiornamenti e revisioni delle convenzioni.

Art. 17. La disposizione incide sull'art. 2, comma 2, della legge 29 dicembre 1993, n. 580, al quale sono aggiunti i seguenti periodi: *“La rilevazione dei prezzi e delle tariffe è limitata a determinati prodotti individuati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi, di cui all'articolo 2, comma 198, della legge 24 dicembre 2007, n. 244, sulla base di valutazioni di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale, anche alla luce di risultanze del monitoraggio di cui all'art. 2, comma 199-bis, della citata legge n. 244 del 2007. Le modalità di rilevazione di prezzi e tariffe sono definite da apposite linee guida adottate dal Garante per la sorveglianza dei prezzi nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico e di garanzia e di imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento”*.

In via residuale, ove diversamente disposto nei regolamenti interni emessi in virtù della relativa potestà statutaria e regolamentare o in atti o in accordi stipulati dalle singole Camere di Commercio, la disposizione incide nel senso che dette disposizioni di contenuto organizzativo dovranno adeguarsi –anche laddove prevedano attività da svolgersi in forma associata ovvero tramite le Commissioni Prezzi, nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza – ai dettami della norma *de qua*.

Art. 18. La disposizione incide, rafforzandolo, sull'articolo 11, comma 5, del d.l. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248, al quale sono aggiunti i seguenti periodi: *“Le Commissioni provinciali assicurano, il rispetto di quanto previsto al primo periodo. In caso di violazione, il presidente della Commissione provinciale, istituita ai sensi dell'articolo 34 del regio decreto 20 settembre 1934, n. 2011, provvede a dichiarare la decadenza del Comitato tecnico. Ove non provveda, la Camera di Commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, provvede alla revoca della Commissione provinciale”*.

Art. 19. L'Autorità garante della concorrenza e il mercato da tempo monitora costantemente l'evoluzione del mercato dell'assicurazione per la responsabilità civile autoveicoli (RC Auto), atteso che si tratta di un obbligo di legge per i consumatori, nonché di un ambito di grande importanza per il comparto assicurativo e per l'intero sistema economico.

Pertanto, sul tema delle scatole nere, la stessa AGCM si è espressa con il recente parere AS1893 del 22 giugno 2023, auspicando un intervento del legislatore volto a consentire la portabilità tra le diverse compagnie assicurative dei dati telematici registrati dalle scatole nere installate sui veicoli, al fine di garantire gli effetti pro-concorrenziali di tale innovativo strumento.

Inoltre, le scatole nere sono di rilevante importanza in ambito PNRR. Infatti, nel Piano nazionale di ripresa e resilienza costituiscono una Milestone, ossia un traguardo e un obiettivo intermedio particolarmente rilevante: con il nuovo PNRR sono stati assunti sette nuovi impegni in vista delle prossime leggi annuali sulla concorrenza e, in tale ambito, è prevista per i consumatori, tra l'altro, la portabilità dei dati delle scatole nere assicurative.

Alla luce di tali considerazioni, l'intervento normativo in esame prevede: l'introduzione di un divieto, per le imprese assicuratrici, di prevedere clausole contrattuali che impediscono o limitano il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi e alla scadenza annuale del contratto, tali dispositivi, ovvero che prevedano penali per la restituzione degli stessi dopo tale scadenza; un meccanismo di portabilità di un set di dati registrati dalle scatole nere durante la circolazione; un meccanismo di compensazione monetaria (una tantum) per la messa a disposizione dei dati.

Art. 20. Con la presente disposizione è stata istituita un'iniziativa volta ad implementare un sistema informativo basato, come anticipato nel punto precedente, sui rapporti assicurativi non obbligatori al fine di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti.

In particolare, l'intervento in esame prevede che: le imprese assicurative possono istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori, alimentato dai sistemi informativi delle singole imprese assicurative partecipanti e vigilato dell'IVASS; le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo, insieme alle tipologie di dati trattati, sono definiti da un regolamento emanato dall'IVASS, sentito il parere del Garante per la protezione dei dati personali e del Garante per la concorrenza e il mercato; i costi relativi alla realizzazione e alla gestione del sistema informativo antifrode sono completamente a carico delle imprese assicurative partecipanti.

Art. 21. L'intervento normativo in esame incide sul decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206 (Codice del consumo), introducendo l'art. 15-bis rubricato *"Misure di contrasto alla prassi commerciale di riporzionamento dei prodotti preconfezionati"* il quale prevede che *"I produttori che mettono in vendita, anche per il tramite dei distributori operanti in Italia, un prodotto di consumo che, pur mantenendo inalterato il precedente confezionamento, ha subito una riduzione della quantità nominale e un correlato aumento del prezzo per unità di misura, informano il consumatore dell'avvenuta riduzione della quantità e dell'aumento del prezzo in termini percentuali, tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica. L'obbligo di informazione di cui al comma 1 si applica per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data in cui il prodotto è esposto nella sua quantità ridotta"*.

Art. 22. L'intervento normativo interviene:

- sull'articolo 10-bis del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, che ha istituito il registro per le imprese esercenti l'attività di trasporto pubblico non di linea mediante autovettura e motocarrozzette;
- sugli articoli 85 e 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplinano, rispettivamente, il servizio di noleggio con conducente e il servizio di taxi.

Art. 23. L'intervento normativo proposto non prevede direttamente l'introduzione di un regime derogatorio. Infatti, trattandosi di norma attributiva di delega al Governo, solo una volta adottato il decreto legislativo delegato potranno concretizzarsi gli effetti derogatori derivanti dall'esclusione del regime autorizzatorio di cui agli articoli 21, 106, comma 2 *bis*, e 146 del Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, per la posa in opera di elementi o strutture amovibili sulle aree di cui all'articolo 10, comma 4, lettera g), del medesimo decreto legislativo, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie o gli spazi aperti urbani strettamente prospicienti i siti archeologici o altri beni culturali immobili di interesse artistico, storico o archeologico eccezionale.

Artt. 24-29. Si rilevano come principali incidenze:

l'articolo 24 rubricato interviene sulla definizione di Start up innovativa, modificando il comma 2, dell'articolo 25 del DL 179/2012. In particolare:

- con la lettera a) viene inserita, nel citato comma, la lettera a bis), con la definizione di Start up innovativa che deve essere necessariamente un micro-piccola o media impresa MPMI, come definita dalla Raccomandazione 2003/361/CE del 6 maggio 2003.

- con la lettera b) introduce all'art.25 comma 2 la lettera: "g-bis) con cui si inseriscono due ulteriori requisiti alla definizione di Start up, ossia, quello di disporre di a) un capitale sociale pari ad almeno 20.000,00 euro entro il secondo anno di iscrizione alla sezione speciale del registro delle imprese; b) impiegare dalla scadenza di tale periodo almeno un dipendente. L'obiettivo della modifica è quello di escludere le imprese in cui non sia avvenuta una nascita (reale) dell'impresa.
- con la lettera c) alla lettera h), punto 3, si sostituisce la locuzione "all'attività d'impresa" con la locuzione "utilizzate dall'impresa" in modo da aderire in modo migliore all'attività e alla vita della Start up.

L'articolo 26 modifica la definizione di incubatore certificato, al fine di ampliarne la platea attraverso la modifica del comma 7 dell'art.25 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221. Fatto salvo le caratteristiche generali previste dal comma 5 del predetto articolo, si prevede l'ampliamento delle ipotesi in cui l'incubatore può essere riconosciuto come certificato ed essere iscritto nell'apposito registro, con la modifica della lettera a) che alla previsione di attività di "costituzione e/o incubazione di Start up" da parte dell'incubatore, prevede ora anche l'ipotesi di "accelerazione di Start up"; alla lettera b), la parola "ospitate", è sostituita dalla parola "supportate" ; alla lettera d), è introdotta la modifica del termine "personale ospitato", con "personale delle Start up innovative supportate"; alla lettera e), le parole "rispetto all'anno, precedente", sono sostituite dalle seguenti: "delle Start up innovative supportate rispetto all'anno precedente"; infine, alle lettere f), g) e h), la parola "incubate", è sostituita dal termine "supportate".

L'articolo 28 prevede la modifica del comma 88 e del comma 92, articolo 1, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 al fine di agevolare gli investimenti in venture capital da parte degli enti di previdenza obbligatoria e complementare. Attraverso la modifica introdotta, si specifica che, della quota d'investimento che può essere investita dagli enti di previdenza obbligatoria, il 2% deve essere investito in fondi di venture capital.

L'articolo 29 interviene all'interno del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, attraverso la modifica del comma 1, lettera b), dell'articolo 26-bis al fine di favorire gli investimenti privati di cittadini esteri anche in fondi per il venture capital. L'attuale formulazione dell'art.26-bis prevede la possibilità di concedere un visto agli investitori esteri non UE che effettuano investimenti di importo significativo (550 mila euro), in aree strategiche nazionali, con apporti rappresentativi nel capitale di società costituite e operanti in Italia, mantenuti per almeno due anni, ovvero, di almeno euro 250.000 nel caso di start-up innovative. Con la modifica introdotta si introduce anche la possibilità di effettuare tali investimenti per i medesimi importi anche in fondi per il venture capital.

4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.*

L'intervento è compatibile con i principi costituzionali vigenti in materia.

5) *Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.*

L'intervento non presenta aspetti di interferenza o di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie o a statuto speciale né con quelle degli Enti locali.

6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.*

L'intervento, come sopra evidenziato, non coinvolge le funzioni delle Regioni e degli Enti locali, risultando compatibile con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, comma 1, della Costituzione.

7) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.

Si conferma l'assenza di rilegificazioni, nonché delegificazione e strumenti di semplificazione normativa.

8) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Per quanto riguarda l'esistenza di progetti di legge vertenti su materie analoghe si segnala:

- **Art. 22.** Si segnala il disegno di legge in materia di sicurezza stradale, approvato alla Camera dei deputati (AC1435) e attualmente all'esame del Senato della Repubblica (AS1086).
- **Art. 23.** Si segnala la proposta di legge concernente "Delega al Governo in materia di riordino delle norme relative alla concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata, attualmente all'esame della Camera dei deputati" (AC1486), presentata il 16 ottobre 2023.
- **Artt. 24-29.** Le presenti disposizioni si affiancano alle norme contenute nel ddl "Disposizioni per la promozione e lo sviluppo delle Start up e delle piccole e medie imprese innovative mediante agevolazioni fiscali e incentivi agli investimenti", approvato alla Camera dei Deputati il 19 luglio 2023, ora nella fase conclusiva di esame in Senato (AS 816), in cui si prevedono incentivi fiscali e agevolazioni agli investimenti di supporto per il settore, nonché, disposizioni di coordinamento del testo unico d'intermediazione finanziario (TUF) in materia di Start up e PMI innovative.

Per quanto riguarda le altre disposizioni contenuto nel presente disegno di legge, non risultano progetti di legge all'esame del Parlamento su materie analoghe.

9) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Con riferimento all'art. 22, seppure non strettamente aderenti alla disciplina in oggetto (di natura sanzionatoria), si segnalano, in quanto attinenti alla medesima materia, i seguenti provvedimenti della Corte costituzionale:

- Sent. 36/2024, relativa alla possibilità, per i Comuni, su richiesta dei titolari di licenza del servizio di taxi che svolgano l'attività in forma individuale o in cooperative di produzione e lavoro o in cooperative di servizi o in consorzi tra imprese artigiane e in tutte le altre forme previste dalla legge, di prevedere, in via sperimentale, forme innovative di servizio, con obblighi di servizio e tariffe differenziati, rilasciando apposite autorizzazioni;
- Ord. 35/2024, relativa alle modalità di affidamento delle autorizzazioni per il servizio di NCC, condizionata alla piena operatività del registro pubblico informatico nazionale delle imprese titolari di licenza per il servizio taxi e di quelle di autorizzazione per il servizio di NCC;
- Sent. 56/2020, con cui è dichiarato costituzionalmente illegittimo, per violazione dei limiti di adeguatezza e della proporzionalità da rispettare nell'esercizio della competenza esclusiva statale in materia di tutela della concorrenza di cui all'art. 117, secondo comma, lett. e),

Cost., l'art. 10-bis, comma 1, lett. e), del d.l. n. 135 del 2018, conv., con modif., nella legge n. 12 del 2019, nella parte in cui ha sostituito il secondo periodo del comma 4 dell'art. 11 della legge n. 21 del 1992, prevedendo l'obbligo di iniziare e terminare ogni singolo servizio di NCC presso le rimesse, con ritorno alle stesse. Inoltre, sono dichiarati costituzionalmente illegittimi, per violazione dei limiti di adeguatezza e della proporzionalità da rispettare nell'esercizio della competenza esclusiva statale in materia di tutela della concorrenza di cui all'art. 117, secondo comma, lett. e), Cost., gli artt. 10-bis, commi 1, lett. f), nella parte in cui ha aggiunto il comma 4-bis all'art. 11 della legge n. 21 del 1992, e 9 del d.l. n. 135 del 2018, conv., con modif., nella legge n. 12 del 2019, in quanto strettamente connessi all'obbligo - cui derogano in casi particolari - per il servizio di NCC di iniziare e terminare ogni viaggio alla rimessa (Precedenti citati: sentenze n. 137 del 2018 e n. 272 del 2015).

Con riferimento alle altre disposizioni contenuto nel presente disegno di legge, non risultano sollevate questioni di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto né altra giurisprudenza rilevante in merito.

PARTE II. CONTESTO NORMATIVO DELL'UNIONE EUROPEA E INTERNAZIONALE

10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.*

L'intervento risulta compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea.

Per completezza, si segnala quanto segue.

Con riferimento agli **articoli da 1 a 16, art. 21 e articoli da 24 a 29**, tra gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) da conseguire entro il 31 dicembre 2024, e, in particolare, nell'ambito della 'M1C2-11-12 Riforma 2 – Leggi annuali sulla concorrenza', così come approvato dalla Commissione europea in data 24.11.2023, rientra l'adozione della legge annuale per la concorrenza 2023, la quale deve comprendere alcune misure relative al settore autostradale, al settore delle assicurazioni e al settore delle Start up. Tra queste rileva:

- la previsione di un quadro normativo per le concessioni autostradali all'interno del quale rendere obbligatorio lo svolgimento delle gare per i contratti di concessione autostradale, impedendone il rinnovo automatico. A tali misure se ne aggiungono altre, in particolare in materia di affidamenti in house e risoluzione del contratto. In tale contesto, l'obiettivo principale dell'intervento normativo consiste nel migliorare e agevolare l'imprenditorialità e le condizioni concorrenziali, al fine di favorire un'allocazione più efficiente delle risorse, con aumenti di produttività. Gli investimenti e le riforme previsti nell'ambito della citata componente contribuiscono a dare seguito alle raccomandazioni specifiche rivolte all'Italia nel 2019, che sottolineavano la necessità di "affrontare le restrizioni alla concorrenza, anche mediante una nuova legge annuale sulla concorrenza";
- l'entrata in vigore degli atti necessari per consentire la portabilità dei dati delle scatole nere tra assicuratori;
- il riesame e l'aggiornamento della legislazione in materia di start-up, PMI innovative e capitale di rischio al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedere la definizione

di start-up e promuovere gli investimenti in capitali di rischio da parte di investitori privati e istituzionali.

Con riferimento **all'art. 21**, la norma in parola introduce in capo ai produttori anche per il tramite dei distributori uno specifico obbligo di fornire informazioni, tramite etichettatura: si configura quindi regola tecnica, e pertanto deve essere comunicata alla Commissione europea ai sensi dell'articolo 5 della direttiva (UE) 2015/1535 al fine di scongiurare la creazione di barriere alla circolazione dei prodotti.

11) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano procedure d'infrazione vertenti sulla medesima o analoga materia.

12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

Il provvedimento non presenta profili di incompatibilità con gli obblighi internazionali e non si pone in contrasto con Convenzioni internazionali firmate o applicabili in Italia.

13) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano sussistere, sulla specifica materia, precedenti giurisprudenziali della Corte di giustizia dell'Unione europea, né si ha notizia di giudizi pendenti sul medesimo o analogo oggetto dinanzi al citato organo.

14) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

L'intervento non pone alcuna interferenza con gli indirizzi prevalenti della Corte europea dei diritti dell'uomo.

15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione europea.

In linea generale, non risultano indicazioni o linee guida prevalenti della regolamentazione in discussione, da parte di altri Stati membri dell'Unione europea; tuttavia si segnala quanto segue.

Con riferimento **all'art. 19**, si segnala il regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019 relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione.

Con riferimento all'art. 21, si evidenzia che, in ossequio alla Direttiva (UE) 2015/1535 che prevede una procedura d'informazione nel settore delle regolamentazioni tecniche e delle regole relative ai servizi della società dell'informazione, la Francia ha comunicato alla Commissione europea (Notifica 2023/0757/FR) una iniziativa normativa che verte sul medesimo fenomeno della “shrinkflation”.

PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO

1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Non vengono utilizzate nel testo definizioni normative che non appartengono già al linguaggio tecnico-giuridico di settore.

2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

Il testo fa corretto riferimento alla legislazione nazionale vigente.

3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Si rappresenta che è stato fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa nei seguenti casi.

Articoli da 1 a 16. Mediante modifica:

- dell'articolo 37, comma 2, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, relativo alle competenze dell'ART;
- dell'articolo 35, comma 1 del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, in materia di revoca, decadenza e risoluzione delle concessioni.

Art. 17. Mediante modifica delle norme di cui all'art. 2, comma 2, della legge 29 dicembre 1993, n. 580.

Art. 18. Mediante modifica dell'articolo 11, comma 5, del decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248.

Art. 21. Mediante l'introduzione dell'art. 15-bis al decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206.

Art. 22. Mediante modifica:

- dell'articolo 10-bis del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135;
- degli articoli 85 e 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Artt. 24-29. Mediante modifica:

- dell'articolo 25, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221;
- dell'art. 1, commi 88 e 92, della legge 11 dicembre 2016, n. 232;
- dell'art. 26-bis del decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286.

Per tutte le altre disposizioni del presente disegno di legge non si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa.

4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Con riferimento agli **articoli da 1 a 16**, l'intervento comporta l'abrogazione, dalla data di scadenza dell'ultima concessione in vigore alla data di entrata in vigore della presente legge:

- dell'articolo 43, commi 1, 2, 2-bis e 3 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214
- dell'articolo 8-duodecies del decreto-legge 08 aprile 2008, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;
- dell'articolo 2, commi 82, 83 e 84 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286;
- dell'articolo 21 del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47.

Con riferimento a tutte le altre disposizioni, il provvedimento in esame non prevede abrogazioni implicite.

5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Il testo non introduce norme aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme già abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto a discipline vigenti.

6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Con riferimento all'**art. 23**, Risulta la delega di cui all'Atto Camera 1486, come specificato nella parte I, punto 8.

7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

Con riferimento agli **articoli da 1 a 16**, si prevede che con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentito il CIPESS, sia adottato il Piano nazionale degli investimenti autostradali, di durata decennale, che può essere aggiornato con le medesime modalità al termine di ogni biennio.

Con riferimento all'**art. 17**, successivamente all'entrata in vigore del Decreto concorrenza, saranno varati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi interventi attuativi di carattere amministrativo corrispondenti alle linee guida per le modalità di rilevazione di prezzi e tariffe, nel rispetto di una metodologia di tipo storico-statistico e di garanzia e di imparzialità dei soggetti che procedono al rilevamento.

L'art. 20, al comma 2 prevede che le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo e le tipologie di dati da trattare sono definiti dall'IVASS con proprio regolamento, da adottare sentiti il Garante per la protezione dei dati personale e il Garante della concorrenza e del mercato previa consultazione delle imprese di assicurazione e delle rispettive associazioni rappresentative di categoria.

Con riferimento **all'art. 23**, l'intervento normativo attribuisce una delega al Governo e, pertanto, comporterà l'adozione di un decreto legislativo entro il termine di dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge, come previsto all'articolo 23, comma 3. Detto termine risulta congruo.

Con riferimento **all'art. 27**, terzo comma, è previsto che, con decreto del Ministro delle Imprese e del Made in Italy, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della presente disposizione, sono stabiliti i criteri e le modalità di applicazione e di fruizione del credito d'imposta nonché la definizione delle modalità di verifica, controllo ed eventuale recupero dei crediti d'imposta non spettanti.

Per tutte le altre disposizioni non sono previsti ulteriori specifici provvedimenti attuativi, espressamente indicati nella regolamentazione adottata.

8) *Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche, con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.*

Con riferimento **all'art. 17**, è stato utilizzato il patrimonio informativo acquisito mediante le analisi condotte dagli Uffici del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché per il tramite della Commissione di Allerta rapida di sorveglianza dei prezzi di cui all'art. 2, comma 199-bis, della legge 244/2007. Inoltre, sono stati utilizzati i dati conferiti ed analizzati a fronte del progetto di monitoraggio avviato dal Garante per la sorveglianza dei prezzi con le Camere di Commercio.

Non vi è necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche in quanto detto Istituto rientra tra i soggetti che collaborano con il Garante ai sensi e per gli effetti della legge 244/2007.

Con riferimento **agli artt. 19 e 20**, l'Amministrazione non ha rilevato l'esigenza di commissionare apposite elaborazioni sull'argomento all'Istituto nazionale di statistica.

Sono, tuttavia, stati consultati i dati statistici delle indagini svolte dall'IVASS (indagine IPER istituita dal 2013) e dall'ISTAT.

Per tutte le altre disposizioni non è stato necessario commissionare apposite indagini statistiche

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE

Provvedimento: Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2023

Amministrazione competente: Ministero delle Imprese e del made in Italy; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Referente dell'amministrazione competente: Ufficio legislativo MIMIT e Ufficio Legislativo MIT

SINTESI DELL'AIR E PRINCIPALI CONCLUSIONI

L'art. 46, comma 1, della legge 23 luglio 2009, n. 99, richiede al Governo di sottoporre ogni anno alle Camere un disegno di legge finalizzato a "rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo e amministrativo, all'apertura dei mercati, di promuovere lo sviluppo della concorrenza e di garantire la tutela dei consumatori". Il rispetto della cadenza annuale del disegno di legge in questione e della sua approvazione assume carattere fondamentale al fine di assicurare una piena e perdurante apertura alla concorrenza all'intero sistema economico nazionale, consentendo di far fronte a situazioni sopravvenute capaci altrimenti di alterare la struttura concorrenziale dei singoli mercati.

Risulta necessario, pertanto, dare seguito all'approvazione della "legge annuale per il mercato e la concorrenza" avvenuta nel 2022 (legge 5 agosto 2022, n. 118) e nel 2023 (legge 30 dicembre 2023, n. 214) introducendo così una prassi virtuosa sin qui priva di riscontri nella recente storia istituzionale e legislativa italiana, in cui non si è mai assistito all'approvazione della legge in discorso per tre annualità consecutive.

La novella si pone l'obiettivo di rimuovere alcune criticità concorrenziali in specifici settori, in parte ricavati da documenti delle autorità amministrative indipendenti e, in particolare, dalla segnalazione di AGCM del 22 giugno 2023, "Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2023" (AS1893). Inoltre, il presente disegno di legge si inserisce a pieno titolo nel quadro delle misure e degli interventi di attuazione del "Piano nazionale di ripresa e resilienza" (PNRR), sotto diversi profili.

In primo luogo, l'approvazione annuale di una "legge sulla concorrenza" rientra tra gli impegni assunti dallo Stato italiano al cui rispetto risulta subordinato lo stanziamento dei fondi previsti nell'ambito dello stesso PNRR (si veda pag. 75 del medesimo Piano e pag. 109 dell'allegato della proposta di decisione di esecuzione del Consiglio del 24 novembre 2023, contenente le puntuali modifiche al PNRR italiano).

Secondariamente, il disegno di legge in questione contiene previsioni volte ad assicurare il raggiungimento delle *milestone* fissate nel quadro del PNRR. In particolare, si provvede al riordino delle concessioni autostradali (si veda pag. 123 della CID del 24 novembre 2023, in particolare M1C2-11), allo scopo di realizzare un modello di maggiore efficienza in linea con la visione europea, che concepisca la concessione quale strumento contrattuale in grado di garantire un'efficace collaborazione tra la parte pubblica e la parte privata: la riforma intende così modellare la concessione alle esigenze del mercato, assicurando la realizzazione degli interventi necessari e la prestazione di un servizio efficiente all'utenza.

Sempre in una prospettiva di adeguamento agli obblighi derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea, si è deciso di affrontare in questa sede l'annoso tema della portabilità dei dati delle scatole nere nel settore assicurativo (si veda pag. 128 della CID del 24 novembre 2023): viene individuato un set di dati che il consumatore può richiedere all'impresa che gestisce i dispositivi elettronici al fine di garantire la continuità del servizio di trattamento dei dati alla nuova compagnia assicurativa.

Inoltre, vengono disposte misure in materia di Start up innovative che, in linea con gli obiettivi generali della presente legge, effettuano il riesame e l'aggiornamento della legislazione vigente attraverso un nuovo quadro normativo chiaro e favorevole, in grado di facilitare gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali, offrendo ulteriori incentivi fiscali che si affiancano a quelli già presenti.

In aggiunta a quanto sinora descritto, sono state poi inserite norme di dettaglio volte a favorire la diffusione della concorrenza in ulteriori settori, in parte ricavati dalla segnalazione AGCM citata.

Si provvede, infatti, in materia di funzioni svolte dalle Camere di Commercio, ad aggiornare la normativa relativa al monitoraggio e rilevazione dei prezzi e tariffe dei prodotti di consumo, attraverso l'individuazione di criteri e modalità di svolgimento della stessa. Nello stesso ambito viene aggiornata la normativa relativa alla raccolta e pubblicazione degli usi locali, attraverso l'individuazione di una sanzione ad hoc in caso di violazione delle norme sulla composizione dei Comitati tecnici. In ambito assicurativo si provvede a contrastare il fenomeno della frode assicurativa, con la previsione della possibilità per le imprese assicurative di istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori. Si introduce una disciplina per contrastare il fenomeno della c.d. "Shrinkflation", ovvero la pratica dei produttori di ridurre la quantità di prodotto all'interno delle confezioni, mantenendo però il prezzo sostanzialmente invariato; vengono, a tal fine, individuati puntuali obblighi di trasparenza in capo ai fabbricanti di prodotti. Si interviene, inoltre, sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea (taxi), nell'ottica di risolvere alcune criticità afferenti all'apparato sanzionatorio e di promuovere condizioni di effettiva concorrenzialità del settore. In materia di strutture amovibili (dehors) funzionali all'attività d'impresa si interviene nell'ottica di un generale riordino e coordinamento della relativa disciplina concessoria, oltre all'adeguamento dei Regolamenti comunali circa i requisiti tecnici ed estetici che devono caratterizzare tali installazioni.

La presente relazione AIR, redatta al fine di supportare l'intervento normativo, è stata articolata analizzando il contesto normativo di riferimento, individuando i settori particolarmente sensibili per cui si è reso necessario un intervento da parte del Governo, e ha valutato l'efficacia dello stesso quale strumento idoneo a promuovere lo sviluppo della concorrenza nei settori indicati.

Si è quindi proceduto ad articolare gli obiettivi: obiettivo generale risulta di rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo e amministrativo, all'apertura dei mercati, di promuovere lo sviluppo della concorrenza e di garantire la tutela dei consumatori. A tale obiettivo principale si sono aggiunti gli obiettivi specifici delle singole norme, così come individuato nella sezione dedicata.

La scelta di intervento normativo, oltre a rispondere ad uno specifico obbligo di legge, si è resa necessaria per consentire un effettivo efficientamento e una maggiore semplificazione del quadro normativo attualmente vigente con riferimento ai settori individuati. Si è quindi proceduto a valutare, per quanto possibile in una fase ex ante, i possibili impatti dell'intervento per ciascuna norma considerata, procedendo con un'analisi aggregata dei settori di intervento piuttosto che sulle singole norme.

L'analisi effettuata ha consentito di valutare positivamente l'intervento normativo proposto, in coerenza con gli obiettivi e con il programma di Governo.

1. CONTESTO E PROBLEMI DA AFFRONTARE

Si riportano di seguito i differenti contesti affrontati dalle singole Amministrazioni, suddivisi per macrosettori.

Capo I (Disposizioni in tema di riordino delle concessioni autostradali) – articoli da 1 a 16

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha focalizzato il proprio intervento nel generale riordino della normativa inerente il settore autostradale.

Si evidenzia che tra gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), da conseguire entro il 31 dicembre 2024, e, in particolare, nell'ambito della 'M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza', rientra l'adozione della legge annuale per la concorrenza 2023, la quale dovrà comprendere alcune misure relative al settore autostradale. Tra queste rileva la previsione di un quadro normativo per le concessioni autostradali all'interno del quale rendere obbligatorio lo svolgimento delle gare per i contratti di concessione autostradale, impedendone il rinnovo automatico. A tali misure se ne aggiungono altre, in particolare in materia di affidamenti in house e risoluzione del contratto.

L'obiettivo principale della riforma consiste, invero, nel migliorare e agevolare l'imprenditorialità e le condizioni concorrenziali, al fine di favorire un'allocazione più efficiente delle risorse, con aumenti di produttività. Gli investimenti e le riforme previsti nell'ambito della citata componente contribuiscono a dare

seguito alle raccomandazioni specifiche rivolte all'Italia nel 2019, che sottolineavano la necessità di "affrontare le restrizioni alla concorrenza, anche mediante una nuova legge annuale sulla concorrenza".

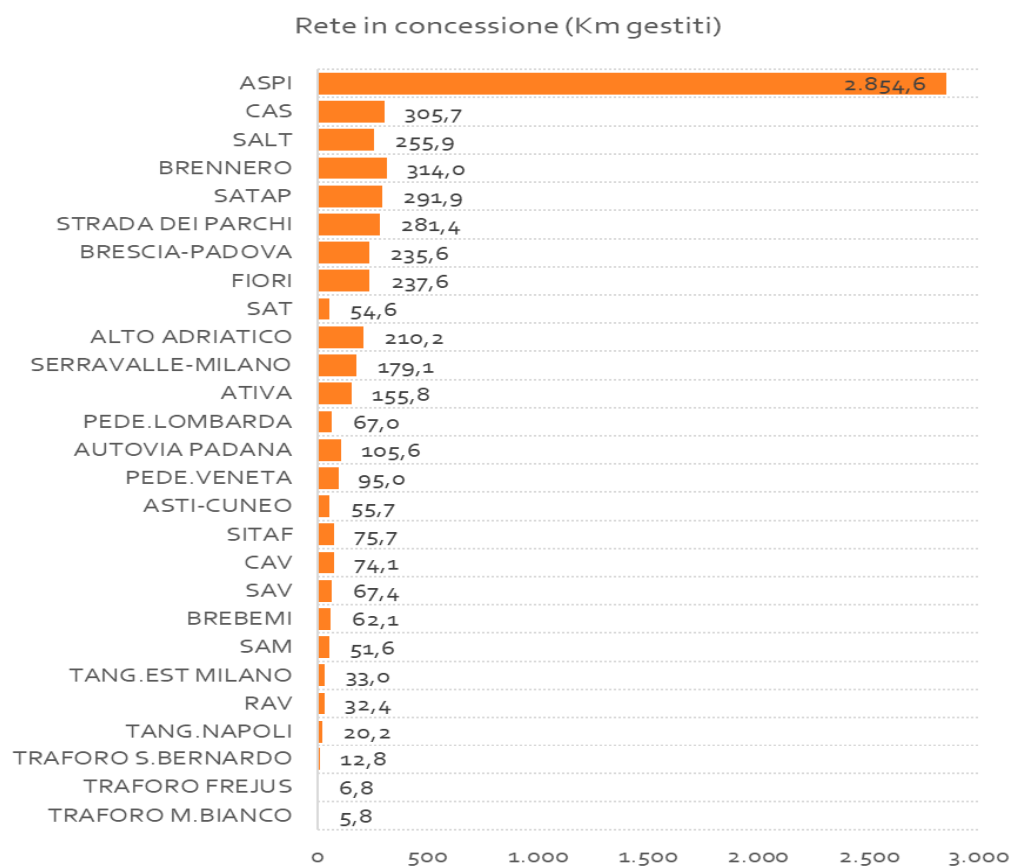
Nel dettaglio, l'Allegato alla decisione di esecuzione del Consiglio dell'Unione europea del 5 dicembre 2023, che modifica la decisione di esecuzione del 13 luglio 2021, relativa all'approvazione della valutazione del piano per la ripresa e la resilienza dell'Italia, indica i seguenti ambiti di intervento nel settore autostradale:

- rendere obbligatorio lo svolgimento di gare per i contratti di concessione autostradale e impedire il rinnovo automatico, prevedendo a livello normativo maggiori garanzie dirette a evitare che la prosecuzione del rapporto concessorio scaduto si protragga oltre il tempo necessario per l'espletamento delle procedure di gara, così determinando una proroga di fatto della concessione, anche valutando il ricorso a disincentivi economici o meccanismi sostitutivi in caso di inerzia dell'ente concedente;
- disciplinare l'in-house, alla luce del principio di autorganizzazione di cui all'articolo 7 del Codice dei contratti pubblici di cui al D.lgs. n. 36 del 2023 e degli obblighi di motivazione ivi previsti, anche con riferimento ai vantaggi previsti per la collettività, delle connesse esternalità e della congruità economica della prestazione;
- disciplinare l'obbligo di esternalizzazione, prevedendo limitazioni e graduazioni in funzione dell'importanza, sia qualitativa che quantitativa, delle concessioni, nonché percentuali differenziate, anche in base alla menzionata logica dimensionale;
- limitare l'affidamento delle concessioni sotto il profilo oggettivo, individuando ambiti ottimali di gestione tendenzialmente ricompresi in estese chilometriche;
- approntare misure idonee a garantire l'effettivo avvio delle gare a cui sono tenuti i concessionari per gli affidamenti dei servizi di ricarica dei veicoli elettrici;
- imporre ai concessionari autostradali di garantire la piena e tempestiva attuazione del modello normativo dell'ART in materia di prezzi e procedure di gara delle subconcessioni per la fornitura di servizi di ricarica di veicoli elettrici;
- assicurare che i diritti di accesso siano idonei a incentivare gli investimenti e si basino su una metodologia di price cap sostenuta da un'analisi comparativa trasparente dei costi dell'intero settore economico, secondo criteri chiari, uniformi e trasparenti;
- migliorare l'efficienza e l'efficacia delle procedure amministrative.

In tale contesto, si evidenzia come la rete autostradale italiana costituisca un sistema infrastrutturale articolato e caratterizzato, a causa della particolare orografia del territorio, da un numero di opere d'arte superiore a quello delle altre realtà europee.

La sua lunghezza è di circa 7.016,4 km di tratte in esercizio, sulle quali transita circa il 90 per cento del trasporto merci via terra e circa il 25 per cento della mobilità nazionale.

Allo stato, la rete autostradale italiana in esercizio è gestita tramite rapporti concessori con società concessionarie pubbliche e private, di seguito riportate:



In particolare, la rete a pedaggio è gestita con 26 rapporti concessori e si sviluppa per 6.077,1 km in esercizio, mentre la rete autostradale non a pedaggio è gestita da ANAS S.p.A. e si estende per 939,3 km in esercizio.

Per la maggior parte della rete, il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, mentre, per la restante parte, soggetti concedenti sono le Regioni Veneto ed Emilia-Romagna e la società "Concessioni Autostradali Lombarde S.p.A." (CAL) (società del Gruppo Anas partecipata per il 50% da Anas S.p.A. e per il restante 50% dall' "Azienda Regionale per l'Innovazione e gli Acquisti S.p.A." (Aria S.p.A.), partecipata al 100% dalla Regione Lombardia e che lavora secondo il modello dell'in-house). Di seguito il quadro sinottico relativo alle predette concessioni.

Nome concessione	Lunghezza tratta (km)	Concedente
A35 Brescia- Bergamo - Milano (Brebemi)	62,1	CAL
A36 Pedemontana Lombarda	67	CAL
A58 – TEM Tangenziale est Milano	33	CAL
Superstrada Pedemontana Veneta	95	Regione Veneto
Autostrada Cispadana Reggiolo	65,7	Regione Emilia Romagna

Nell'ambito delle concessioni autostradali per le quali il concedente è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 17 scadranno nei prossimi 15 anni e per queste sarà necessario procedere ad un nuovo affidamento. In particolare, emerge il seguente quadro:

Società	Tratte gestite	Km di rete gestita	Scadenza concessione	Note
Brennero	A22 Brennero - Modena	314,0	2014	IN CORSO DI AFFIDAMENTO
Brescia - Padova	A4 Brescia - Padova	235,6	2026	IN SCADENZA
Satap A4	A31 Rovigo - Vicenza - Piovene Rocchette	127,0	2026	IN SCADENZA
Milano Serravalle	A4 Torino - Milano A7 Milano - Serravalle A7 Raccordo A7 - Piazza Maggi A50 Tangenziale ovest di Milano A50 Tratta A della viabilità di accesso alla Fiera di Milano A51 Tangenziale est di Milano A52 Tangenziale nord di Milano A53 Raccordo Bereguardo - Pavia A54 Tangenziale di Pavia	179,1	2028	IN SCADENZA
Sat	A12 Livorno - San Pietro in Palazzi A12 Civitavecchia - Tarquinia (lotto 6A)	54,6	2028	IN SCADENZA
Cas	A20 Messina - Palermo A18 Messina - Catania A18 Siracusa - Ispica	308,6	2030	IN SCADENZA
Salt – tronco Autocisa	A15 Parma - La Spezia	101,0	2031	IN SCADENZA
Asti - Cuneo	A33 Cuneo centro - Massimini A33 Marene - Cherasco A33 Guarene Alba Roccaschiavino A33 Diramazione per Cuneo est A33 Viabilità con la tangenziale ovest di Bra A33 Diramazione per Cherasco	55,7	2031	IN SCADENZA
Salt – tronco Ligure Toscano	A11 Diramazione Lucca - Viareggio A12 Sestri Levante - Livorno A15 Fornola - La Spezia	154,9	2032	RINNOVATA
Strada dei Parchi	A24 Roma - Teramo A24 Diramazione GRA - Tangenziale est di Roma A25 Torano - Pescara	281,4	2032	IN SCADENZA
Rav	A5 Aosta - Traforo Monte Bianco	32,4	2032	IN SCADENZA
Sav	A5 Quincinetto - Aosta A5 Raccordo Aosta - Gran San Bernardo	67,4	2032	IN SCADENZA
Cav	A4 Padova est - Bivio A4/A57 A4 Bivio A4/A57 - Quarto d'Altino A57 Bivio A4/A57 - Mestre Terraglio A57 Diramazione aeroporto Marco Polo	74,1	2032	IN SCADENZA
Sitrasb	T2 Traforo del Gran San Bernardo T2 Autostrada di accesso	12,8	2034	IN SCADENZA
Ativa	A5 Torino - Ivrea - Quincinetto A5 Raccordo Ivrea - Santhià A55 Tangenziale nord di Torino A55 Diramazione per Abbadia A55 Diramazione per Corso Regina Margherita A55 Tangenziale sud di Torino A55 Diramazione per Pinerolo A55 Diramazione per Moncalieri	155,8	2036	RINNOVATA - GARA
Satap A21	A21 Torino - Piacenza	164,9	2036	RINNOVATA - GARA
Fiori - tronco A10	A10 Savona - Ventimiglia	113,3	2036	RINNOVATA - GARA
Tangenziale di Napoli	A56 Tangenziale di Napoli	20,2	2037	IN SCADENZA
Autostrade per l'Italia	A1 Milano - Napoli A1 Diramazione Roma nord A1 Diramazione Roma sud A1 Raccordo A1 - Tangenziale est di Milano A4 Milano - Brescia A7 Serravalle - Genova A8 Milano - Varese A8 Diramazione Gallarate - Gattico A9 Lainate - Como - Chiasso A10 Genova - Savona A11 Firenze - Pisa nord A12 Genova - Sestri Levante A12 Roma - Civitavecchia A13 Bologna - Padova A13 Diramazione per Padova sud A13 Diramazione per Ferrara A14 Bologna - Taranto A14 Diramazione per Ravenna A14 Diramazione per Tangenziale di Bari A14 Raccordo A1 - A14 A16 Napoli - Canosa A23 Udine - Tarvisio A26 Genova Voltri - Gravellona Toce A26 Diramazione Predosa - Bettola A26 Diramazione Sroppiana - Santhià A27 Mestre - Belluno A27 Raccordo A27 - A26	2.857,5	2038	IN SCADENZA
Fiori - tronco A6	A6 Torino - Savona A6 Diramazione per Fossano	130,9	2038	IN SCADENZA
Autovia Padana	A21 Piacenza - Brescia A1 Diramazione per Fiorenzuola A21 Lotti 3 e 4 del raccordo Ospitaletto - Montichiari	105,5	2043	RINNOVATA - GARA
Salerno - Pompei - Napoli	A3 Napoli - Salerno	51,6	2047	RINNOVATA - GARA
Sitaf	A32 Torino - Bardonecchia A32 Circonvallazione di Oulx T4 Traforo Frejus	82,5	2050	
Sitmb	T1 Traforo del Monte Bianco	5,8	2050	
Alto Adriatico	A4 Quarto d'Altino - Trieste A23 Palmanova - Udine A28 Portogruaro - Conegliano A34 Villesse - Gorizia A57 Mestre Terraglio - Quarto d'Altino	210,2	2053	AFF IN HOUSE

In via generale, risulta necessaria una riforma dell'intero settore che non sia confinata all'interno di disposizioni più o meno generali che riguardano il regime concessorio, ma che vadano a creare un quadro normativo specifico per il settore autostradale, dando specifica autonomia ad un settore strategico del Paese, anche in vista **di una transizione sostenibile del trasporto su gomma, dello sviluppo tecnologico che è sempre più legato all'utilizzo di mezzi a combustibili alternativi (tra cui i principali sono l'elettrico e l'idrogeno) e a guida autonoma (c.d. smart road), in piena aderenza con gli obiettivi prefissati dal PNRR.**

Tra gli obiettivi perseguiti, vi è anche quello di ridurre i tempi di perfezionamento delle procedure di aggiornamento dei piani economico-finanziari relative alle concessioni in essere, mediante la previsione di specifiche scadenze per ciascuna fase dell'iter procedurale. Invero, una delle criticità che connotano la situazione attuale consiste nel dilatamento delle tempistiche delle procedure di aggiornamento dei piani economici finanziari alla luce della situazione di incertezza prodotta, in particolare, dall'emergenza sanitaria da Covid-19 e dal contesto internazionale, che non ha consentito, allo stato, la predisposizione di proposte di piani finanziari sulla base di previsioni attendibili e sostenibili.

Nel complesso le società interessate agli aggiornamenti dei PEF nel 2024, che rappresentano il 74% circa dell'intera rete autostradale nazionale a pedaggio, sono:

Riepilogo aggiornamenti PEF regolatori da effettuare entro il 31 dicembre 2024				
Società concessionarie autostradali	Scadenza	Periodi regolatori già scaduti nel 2023	Periodi regolatori in scadenza nel 2024	
1 BRESCIA-PADOVA	31-dic-26	2019-2023		
2 SATAP A4 - Torino-Milano	31-dic-26	2018-2022		
3 MILANO-SERRAVALLE	31-ott-28		2020-2024	
4 SAT	31-ott-28	2019-2023		
5 SALT - tronco Parma-la Spezia	31-dic-31	2019-2023		
6 ASTI-CUNEO	31-dic-31	2018-2022		
7 CAV	31-dic-32		2020-2024	
8 RAV	31-dic-32	2019-2023		
9 SAV	31-dic-32	2019-2023		
10 TANGENZIALE DI NAPOLI	31-dic-37	2019-2023		
11 AUTOSTRADE PER L'ITALIA	31-dic-38		2020-2024	
12 FIORI - tronco Torino-Savona	31-dic-38	2019-2023		
13 AUTOVIA PADANA	28-feb-43	2019-2023		
14 SITAF	31-dic-50	2019-2023		
15 ALTO ADRIATICO	30-giu-53		2020-2024	

Capo II – Disposizioni in materia di rilevazione prezzi e usi commerciali, settore assicurativo, trasporto, dehors e concorrenza

Art. 17: in tema di monitoraggio dei prezzi, l'intervento normativo è volto a rimuovere alcune criticità concorrenziali riscontrate nel settore, confermate dai rilievi e le segnalazioni mosse dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato fin dal luglio del 2023, consistenti nella mancanza di uniformità, nell'esercizio di tale attività da parte della Camere di commercio. Infatti, il dispositivo di cui all'art. 2, comma 2, lett. c) della legge 29 dicembre 1993, n. 580, nella sua attuale formulazione, lasciando libere, di fatto, le Camere di commercio di decidere autonomamente l'oggetto, i tempi e le modalità di monitoraggio dei prezzi, si traduce inevitabilmente in risultati connotati da una estrema variabilità (specie per i prodotti che presentano una estrema volatilità del prezzo) che non consente una verifica a valle ed incide, vieppiù, profondamente sulle dinamiche concorrenziali.

La novella, quindi, incide sulle modalità di rilevazione dei prezzi e tariffe da parte delle Camere di Commercio, perimetrando detta attività a determinati prodotti individuati in base a criteri di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale.

Art. 18: In tema di attività di rilevazione degli usi commerciali, la novella interviene nella disciplina della relativa attività di competenza delle Camere di Commercio e attuata dalle Commissioni provinciali, attraverso un apposito Comitato tecnico.

Come è noto, gli usi nascono dalla ripetizione generale, uniforme e costante di comportamenti adottati nella convinzione di ottemperare a una norma giuridica obbligatoria. Per agevolare la prova degli usi, la legge

prevede la compilazione di apposite raccolte ufficiali da parte di enti e organi a ciò autorizzati: le pubblicazioni di un uso in una di tali raccolte fa sì che la sua esistenza sia presunta, salva la prova contraria. Per gli usi di commercio la redazione delle raccolte ufficiali spetta agli enti camerali e rappresenta una delle loro più antiche competenze. Le Camere di Commercio provvedono infatti all'accertamento degli usi locali e alla loro revisione periodica, predisponendo delle raccolte provinciali, che comprendono sia gli usi normativi sia gli usi contrattuali ed interpretativi. La pubblicazione degli usi riporta, secondo un ordine sistematico, le consuetudini vigenti nella provincia in diversi settori economici: immobiliare, agricolo-zootecnico, industriale commerciale, creditizio, dei trasporti.

La materia è regolata dal Regio Decreto 20 settembre 1934, n. 2011, le cui disposizioni definiscono l'articolazione essenziale della procedura di accertamento (esperimento delle indagini necessarie da parte dell'ente e predisposizione dello schema della raccolta, invito alle associazioni professionali interessate a formulare eventuali osservazioni sullo schema predisposto, pubblicazione del testo definitivo e revisione almeno quinquennale della raccolta) e dal d.lgs. C.P.S 27 gennaio 1947, n. 152.

Al fine di garantire una imparzialità nelle predette attività di rilevazione, già con il d.l. 4 luglio 2006, n. 223 (c.d. decreto Bersani), il legislatore è intervenuto escludendo che i rappresentanti di categorie che abbiano un interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione degli usi possano partecipare ai Comitati Tecnici delle Camere di Commercio e, quindi, effettuare direttamente l'attività di rilevazione (cfr. articolo 11, comma 5). Nonostante l'intervento del decreto Bersani, è emerso come l'attività di rilevazione degli usi da parte delle Camere di Commercio sia frequentemente svolta con modalità tali da contravvenire alla disciplina a tutela della concorrenza - in particolare attraverso la violazione dell'articolo 11, comma 5 - con conseguente partecipazione nei Comitati tecnici di associazioni di categoria di settore, cui di fatto viene lasciata la possibilità di intervenire, in maniera anche incisiva, nella definizione di aspetti essenziali per l'attività di impresa.

L'obiettivo della novella è quindi quello di rafforzare il contenuto normativo della predetta disposizione, anche alla luce delle indicazioni fornite dall'AGCM con la segnalazione del luglio 2023, in modo da evitare possibili conflitti di interesse.

A tal fine si introduce un meccanismo sanzionatorio demandando alle Commissioni provinciali (istituite ai sensi dell'art. 34 del Regio Decreto 20 settembre 1934, n. 2011) il compito di assicurare il rispetto della disposizione citata. Qualora la Commissione provinciale accerti la violazione di tale divieto, la disposizione in esame prevede che quest'ultima dichiari la decadenza del Comitato tecnico. In caso di inerzia della Commissione provinciale, la Camera di Commercio, d'ufficio o su segnalazione di chiunque vi abbia interesse, provvede alla revoca della Commissione provinciale.

Art. 19: la disposizione si inserisce nel complesso di norme che regolano la materia dei dispositivi elettronici per il monitoraggio dei dati dell'attività di circolazione dei veicoli a motore.

Sul tema, l'art. 1 comma 2 della legge annuale sulla concorrenza del 4 agosto 2017, n. 124 ha riformulato l'attuale art. 132 del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 recante il Codice delle assicurazioni private (di seguito *Codice* o CAP), eliminando il riferimento alla definizione "di meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati scatola nera o equivalenti, o ulteriori dispositivi", individuati con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dello sviluppo economico.

Tale disposizione è stata poi inserita nell'attuale 132-ter comma 1, lettera b) del CAP, ai sensi della quale *"nel caso in cui vengono installati, su proposta dell'impresa di assicurazione, o sono già presenti e portabili meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati "scatola nera" o equivalenti, ovvero ulteriori dispositivi, individuati, per i soli requisiti funzionali minimi necessari a garantire l'utilizzo dei dati raccolti, in particolare, ai fini tariffari e della determinazione della responsabilità in occasione dei sinistri, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione"*.

Pertanto, ad oggi, l'attuale 132-ter rinvia ad un decreto interministeriale la definizione e l'individuazione delle scatole nere o di dispositivi equivalenti ed i relativi requisiti minimi.

Il comma 6 dell'articolo 1 della legge sopra citata (l. 4 agosto 2017 n. 124), inoltre, ha inserito nel CAP l'art. 132-ter, che di fatto ripropone, anche se non in maniera pedissequa, le disposizioni dell'art. 32 comma 1-bis del decreto Monti del 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, in particolare in relazione alla previsione di uno sconto nel caso della presenza sul veicolo di *meccanismi elettronici che registrano l'attività del veicolo, denominati "scatola nera"*.

Si segnala, altresì, che in virtù di quanto previsto dall'art. 32 comma 1 del suddetto d.l. 1/2012 è stato emanato il Decreto interministeriale del 25 gennaio 2013¹, che ha stabilito i requisiti minimi funzionali delle *scatole nere*. Tuttavia, il citato decreto stabilisce all'art. 3 che *l'entrata in vigore delle disposizioni ivi contenute ... è subordinata alla emanazione del decreto del Ministero dello sviluppo economico di cui al comma 1-ter dell'art. 32 del decreto legge del 24 gennaio 2012, n. 1, convertito con modificazioni dalla L. 24 marzo 2012, n. 27, nonché del regolamento ISVAP di cui al comma 1-bis del già citato art. 32*.

In aggiunta, l'art. 32 comma 1-ter del d.l. 1/2012 stabilisce l'emanazione di un decreto ministeriale concernente l'individuazione di uno standard tecnologico comune *hardware* e *software*, per la raccolta, la gestione e l'utilizzo dei dati raccolti dai meccanismi elettronici. Per tale decreto risultano avviate le consultazioni con le parti interessate senza tuttavia che risulti concluso l'iter di adozione di tale decreto.

La medesima legge annuale sulla concorrenza del 4 agosto 2017, n. 124 all'art. 1, comma 20, ha introdotto l'art. 145-bis al *Codice*, che, con riguardo al valore probatorio delle scatole nere e di altri dispositivi elettronici, ha disciplinato il valore giurisdizionale delle risultanze della scatola nera conforme alle caratteristiche tecniche e funzionali di cui all'art. 132-ter del CAP.

Alla luce del quadro normativo delineato, pur in assenza della definizione di uno *standard* tecnologico comune e di specifiche tecniche per assicurare la portabilità e l'interoperabilità dei meccanismi dei dispositivi elettronici, la cui individuazione è demandata dalle disposizioni di rango primario sopra richiamate a normativa di carattere secondario, allo stato ancora non emanate, si è verificata una crescente diffusione delle scatole nere nel mercato assicurativo. Infatti, secondo quanto riportato dall'Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni (IVASS) nella propria Relazione annuale², negli ultimi anni si è registrato un significativo calo dei prezzi (-30% dal 2014 al 2022) e detto calo è ascrivibile anche all'aumento del tasso di penetrazione di tale dispositivo.

Sul punto, è intervenuta anche l'Autorità garante della concorrenza e del mercato con il parere del 22 giugno 2023 AS1893, secondo la quale la circostanza che non sia stata regolamentata la portabilità dei dati telematici acquisiti dalle scatole nere potrebbe ridurre allo stato gli effetti pro-concorrenziali di tale innovativo strumento. Infatti, a fronte di significativi sconti di "benvenuto" per i nuovi clienti, potrebbero verificarsi dinamiche di c.d. *lock-in* ovvero di fidelizzazione "forzata" della clientela da parte delle imprese assicurative e pratiche potenzialmente distorsive della concorrenza. Di conseguenza, la possibilità per gli assicurati di trasferire da una compagnia all'altra i dati acquisiti dalla scatola nera consentirebbe loro di scegliere ogni anno l'offerta più conveniente sul mercato.

Pertanto, nelle more dell'attuazione dell'art. 145-bis comma 2 del d.lgs. 209/2005 e della piena interoperabilità dei dispositivi elettronici di cui all'articolo 132-ter del medesimo decreto, l'intervento normativo in esame prevede: l'introduzione di un divieto, per le imprese assicuratrici, di prevedere clausole contrattuali che impediscono o limitano il diritto dell'assicurato di disinstallare, senza costi e alla scadenza annuale del contratto, tali dispositivi, ovvero che prevedano penali per la restituzione degli stessi dopo tale scadenza; un meccanismo di portabilità di un *set* di dati registrati dalle scatole nere durante la circolazione; un meccanismo di compensazione monetaria (*una tantum*) per la messa a disposizione dei dati.

In tal modo la disposizione in esame mira ad assicurare misure che favoriscano la concorrenza nel settore assicurativo in conformità con gli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che considera la tutela e la promozione della concorrenza quale fattore essenziale per favorire l'efficienza e la crescita economica del sistema e per garantire la ripresa dopo la pandemia, nonché una maggiore giustizia sociale.

¹ <https://www.mimit.gov.it/it/normativa/decreti-interministeriali/decreto-72680137>

² Pubblicata da IVASS il 19 giugno 2023, relativamente all'attività svolta nel 2022.

Art. 20: la disposizione mira a contrastare la frode assicurativa ponendosi come obiettivo anche quello di migliorare la trasparenza, la sicurezza e l'efficienza delle operazioni assicurative, proteggendo in tal modo gli interessi degli assicurati e preservando l'integrità del mercato assicurativo nel suo complesso.

Attraverso una stretta collaborazione tra le imprese assicurative, le autorità di regolamentazione e le istituzioni competenti, tale articolo prevede un'iniziativa volta ad implementare un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori (come, ad esempio, l'assicurazione sulla vita), attualmente non previsto nella normativa di settore.

Infatti, il Codice delle assicurazioni private, prevede all'art. 135 un sistema informativo antifrode in ambito r.c. auto, gestito dall'IVASS e alimentato dai sistemi informativi delle singole imprese assicurative partecipanti. Tale sistema opera attraverso una banca dati che ha la finalità di prevenzione e contrasto alle frodi nel settore dei sinistri derivanti dalla circolazione stradale. Si configura, quindi, come un sistema che deriva dall'obbligatorietà dei rapporti assicurativi presupposti.

In particolare, l'intervento in esame prevede che: le imprese assicurative possono istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori, con la finalità di rendere più efficace la prevenzione e il contrasto di comportamenti fraudolenti, alimentato dai sistemi informativi delle singole imprese assicurative partecipanti e vigilato dell'IVASS; le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo, insieme alle tipologie di dati trattati, sono definiti da un regolamento emanato dall'IVASS, sentito il parere del Garante per la protezione dei dati personali e del Garante della concorrenza e del mercato; i costi relativi alla realizzazione ed alla gestione del sistema informativo antifrode sono completamente a carico delle imprese assicurative partecipanti.

Art. 21: la disposizione interviene sul d.lgs. 206/2005 (Codice del consumo) al fine di disciplinare il fenomeno della cd. "Shrinkflation", che consiste nella tendenza dei produttori di ridurre la quantità di prodotto all'interno delle confezioni, mantenendo però il prezzo sostanzialmente invariato. In altri casi, invece, il prezzo della confezione subisce, seppur in misura limitata, un aumento a fronte della riduzione del suo contenuto. Tale stratagemma porta a disorientare il consumatore che si trova a subire un aumento dei prezzi in maniera poco trasparente.

In via generale, ai sensi della normativa vigente i fabbricanti di prodotti destinati al consumo devono garantire che le informazioni relative alla quantità del prodotto (peso e volume) siano veritiere, nonché chiaramente visibili e leggibili dal consumatore sul confezionamento del prodotto (cfr. articolo 15 Codice del Consumo). Può accadere però che alcuni prodotti subiscano una variazione al ribasso della quantità inserita nel confezionamento, a fronte di prezzi di acquisto invariati o in aumento. Infatti, la diminuzione del valore nominale della quantità di prodotto potrebbe accompagnarsi al mantenimento del prezzo precedente: ciò comporta un aumento del prezzo reale per unità di misura del prodotto, senza che tale aumento venga però annunciato dai produttori ai consumatori, e senza che risulti evidente al momento dell'acquisto.

Di seguito alcuni esempi del fenomeno in questione:

- patatine confezionate: i pacchetti hanno subito una riduzione del prodotto contenuto da 200 grammi a 175 grammi, pur mantenendo inalterata la dimensione della confezione;
- birre confezionate: alcuni marchi hanno ridotto il contenuto delle bottiglie di 4 cl (da 66 cl a 62 cl). Il prezzo è cresciuto del 18%;
- affettati confezionati: alcuni marchi hanno ridotto le proprie confezioni tra i 10 e i 30 grammi, aumentando però il prezzo.

Si tratta quindi di una forma di inflazione nascosta, dato che costituisce a tutti gli effetti una diminuzione del potere d'acquisto del consumatore; tuttavia, non immediatamente evidente come lo sarebbe, per esempio, un aumento del prezzo assoluto. L'efficacia della tecnica, infatti, risiede nella tendenza del consumatore a

essere più propenso a prestare attenzione alla quantità di denaro spesa che alla precisa quantità di prodotto acquistata.

Per tutelare i consumatori rispetto all'effettiva quantità di prodotto acquistato e al costo realmente sostenuto, la norma in esame introduce l'articolo 15-bis al d.lgs. 206/2005, prevedendo un obbligo in capo ai produttori di garantire trasparenza in caso di riduzione della quantità del prodotto rispetto al peso od al volume precedente, specificando l'eventuale aumento di prezzo indicato in misura percentuale. Tale adempimento deve essere assicurato tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica, per un periodo di sei mesi a decorrere dalla data in cui il prodotto è messo in vendita nella sua quantità ridotta. Tali informazioni sono aggiuntive a quelle già previste ai sensi dell'articolo 15 del Codice del Consumo.

Art. 22: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Ministero dell'interno sono intervenuti sulla disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea, nell'ottica di risolvere alcune criticità afferenti all'apparato sanzionatorio. Destinatari principali dell'intervento regolatorio sono gli operatori dei servizi di taxi e di n.c.c., nonché i comuni e gli organi preposti all'accertamento delle violazioni previste e all'irrogazione delle sanzioni.

Il quadro normativo nazionale in materia di trasporto non di linea è riconducibile, nella sostanza, a:

- legge 15 gennaio 1992, n. 21, recante *“Legge quadro per il trasporto di persone mediante autoservizi pubblici non di linea”*;
- decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla L. 11 febbraio 2019, n. 12, recante *“Disposizioni urgenti in materia di sostegno e semplificazione per le imprese e per la pubblica amministrazione”*;
- decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante *“Nuovo Codice della strada”*, in particolare gli articoli 85 e 86.

In particolare, per quanto di interesse, il citato articolo 85, commi 4 e 4-bis, si occupa della condotta realizzata da coloro che adibiscono a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso, mentre l'articolo 86, comma 2 punisce chi, senza aver ottenuto la licenza prevista dall'art. 8 della legge n. 21/1992, adibisce un veicolo a servizio di piazza con conducente o a taxi. Le due violazioni si riferiscono in realtà alla stessa fattispecie: infatti, siccome la carta di circolazione del veicolo deve risultare conforme alla licenza o autorizzazione, svolgere il servizio di taxi o quello di noleggio con conducente senza il titolo autorizzativo equivale ad adibire i veicoli utilizzati ad un uso diverso da quello consentito nella carta di circolazione. Lo svolgimento abusivo dell'attività, sanzionato dall'art. 85, commi 4 e 4-bis e dall'articolo 86, comma 2 del Codice della strada corrisponde, in concreto, all'accertato svolgimento di attività di trasporto di persone senza essere in possesso del prescritto titolo autorizzativo e cioè:

- svolgere il servizio di n.c.c. senza l'autorizzazione comunale (più precisamente adibire a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso), come previsto dall'articolo 85, commi 4 e 4-bis CdS;
- svolgere il servizio di taxi senza la licenza comunale, ovvero svolgere servizio di taxi con autorizzazione di NCC, ma senza la licenza di cui all'articolo 8 legge n. 21/1992.

Gli articoli 85, comma 4, seconda parte e 86, comma 3, del Codice della strada, rispettivamente relativi al servizio di noleggio con conducente e al servizio di taxi, puniscono invece coloro che genericamente violano le norme in vigore ovvero le condizioni indicate nella autorizzazione e nella licenza.

La norma interviene su tale disciplina nell'ottica di risolvere alcune criticità afferenti all'apparato sanzionatorio introducendo una disciplina sanzionatoria equa, proporzionata, efficace e dissuasiva, anche a tutela dell'utenza, della qualità dei servizi e della sicurezza stradale.

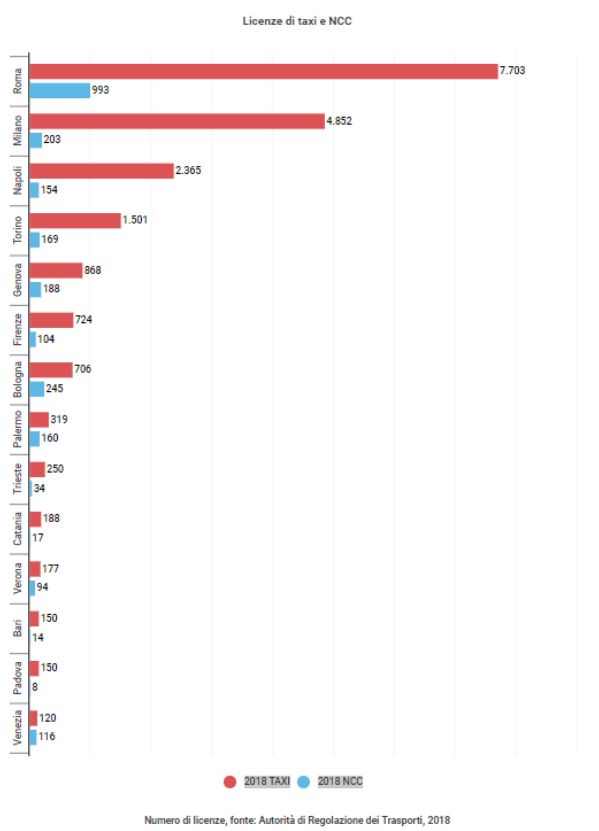
Talune associazioni di categoria, peraltro, hanno rappresentato l'eccessiva rigidità delle sanzioni attualmente previste a fronte di irregolarità minori. Al riguardo, si richiama, a titolo esemplificativo, la sentenza del Giudice di pace di Roma n. 35944 del 27 ottobre 2016, che ha annullato la sanzione del fermo amministrativo

del veicolo irrogata per la mancata apposizione dell'insegna identificativa del servizio di n.c.c., in quanto sproporzionata.

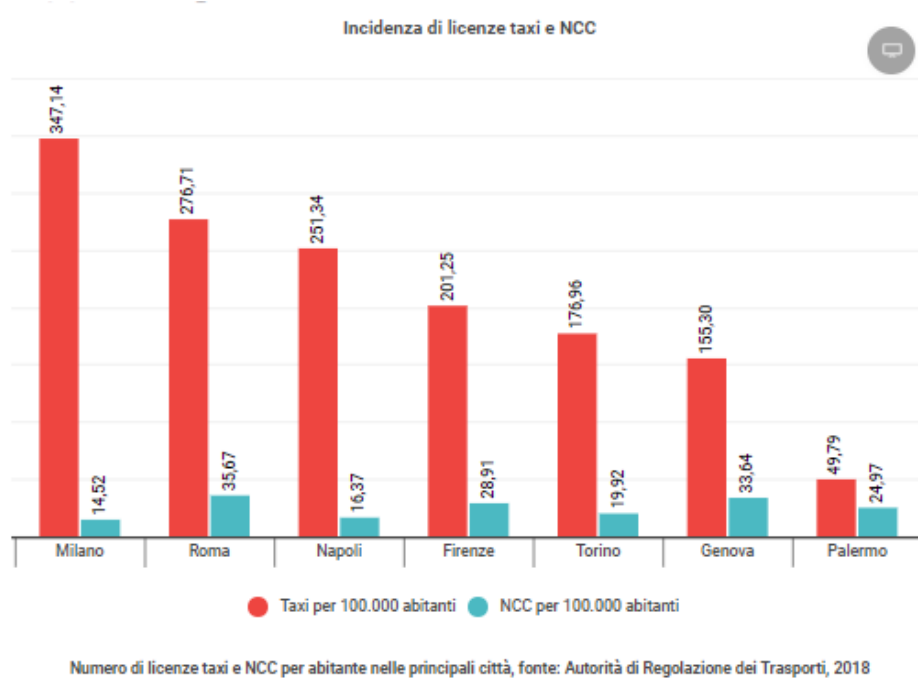
L'obiettivo principale dell'intervento regolatorio proposto è dunque quello di realizzare un sistema sanzionatorio nazionale che possa assicurare la dissuasività e la proporzionalità delle sanzioni, e cioè la loro idoneità a punire in modo adeguato le infrazioni al trasporto non di linea in base alla loro gravità ed il loro effetto deterrente, eliminando altresì le disparità di trattamento sanzionatorio.

Destinatari principali dell'intervento regolatorio sono gli operatori dei servizi di taxi e di n.c.c., nonché i comuni e gli organi preposti all'accertamento delle violazioni previste.

A mero titolo esemplificativo, si evidenzia che con 7.703 licenze, Roma è la città con il maggior numero di taxi disponibili, seguita da Milano con 4.852 e da Napoli con 2.365.

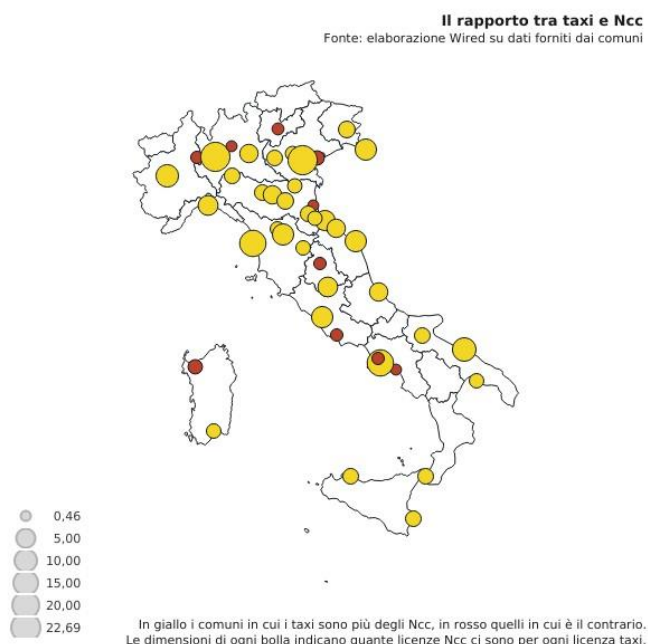


Si tratta, però, di numeri assoluti, che in quanto tali non consentono un confronto tra le diverse realtà. Più interessante è rapportare il numero di licenze taxi e autorizzazioni n.c.c. in rapporto alla popolazione delle città, di cui si riporta di seguito un grafico.



Con 35,85 taxi ogni 10.000 abitanti, è Milano la città italiana con la più alta incidenza di auto bianche, seguita da Roma con 28,52 e da Napoli con 25,88.

Di seguito, invece, si riporta un grafico esplicativo del rapporto fra taxi ed n.c.c.



Art. 23: L'articolo 23 del *“Disegno di legge annuale per il mercato e la concorrenza (2023)”* attribuisce al Governo delega legislativa all'emanazione di un decreto legislativo per il riordino e il coordinamento delle disposizioni concernenti la concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata.

L'intervento normativo non presenta nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

La proposta, il cui fine è quello di intervenire sul regime concessorio per l'installazione di *dehors*, insiste su un quadro normativo di rango primario che vede il coordinamento di più discipline di carattere generale e speciale. Infatti, il quadro ordinamentale a regime, che consta di disposizioni contenute nel Codice dei beni culturali e del paesaggio (D. lgs. n. 42/2004), e relativa disciplina di semplificazione normativa in materia (D.L. n. 183/2014 e D.P.R. n. 31/2017), nonché il Testo unico in materia di edilizia (DPR n. 308/2001), è stato integrato, a partire dal periodo emergenziale della pandemia da Covid – 19, con una disciplina a carattere speciale-derogatorio (legislazione emergenziale), di volta in volta prorogata e attualmente vigente.

Il quadro normativo risulta, quindi, così composto:

- per il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D. lgs. n. 42/2004), vengono in rilievo le prescrizioni di cui all'articolo 21 (Interventi soggetti ad autorizzazione), che subordina all'autorizzazione del soprintendente l'esecuzione di opere e lavori di qualunque genere su beni culturali, e quelle di cui agli articoli 106, in materia di uso dei beni culturali, e 146 (Autorizzazione), che assoggetta ad autorizzazione paesaggistica gli interventi su un immobile o su di un'area tutelata a livello paesaggistico o ai sensi di quanto disposto dall'articolo 157, del medesimo Codice. Si ricorda, infine, quanto disposto dall'articolo 52, del Codice che regola il commercio nelle aree pubbliche di valore culturale e sulla base del quale le Soprintendenze ed i Comuni stipulano gli accordi per la regolamentazione e gestione degli spazi urbani compresi i *“dehors”*.
- per il Testo unico in materia di edilizia (DPR n. 308/2001), viene in rilievo l'articolo 6, comma 1, lett. e-bis), che consente di realizzare senza titolo abilitativo, in regime di attività di edilizia libera, *«le opere stagionali e quelle dirette a soddisfare obiettive esigenze, contingenti e temporanee, purché destinate ad essere immediatamente rimosse al cessare della temporanea necessità e, comunque, entro un termine non superiore a centottanta giorni comprensivo dei tempi di allestimento e smontaggio del manufatto, previa comunicazione di avvio dei lavori all'amministrazione comunale»*, fatte salve le prescrizioni degli strumenti urbanistici a livello comunale, nonché le normative di settore incidenti in materia di edilizia, compresa quella del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- nell'ambito della legislazione emergenziale, invece, si fa riferimento alla deroga di portata più ampia e generale con riferimento sia al titolo edilizio che all'autorizzazione paesaggistica, introdotte dall'articolo 10, comma 5, del D.L., n. 76/2020, convertito con modificazioni dalla L. 11 settembre 2020, n. 120, e dall'articolo 181, commi 3 e 4, del D.L., n. 34 del 2020 (L., n. 77/2020). Rispettivamente, l'articolo 10, comma 5 del D.L., n. 76/2020 dispone che non è soggetta ad autorizzazioni di cui agli articoli 21, 106, comma 2, e 146 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, la posa in opera di elementi o strutture amovibili sulle aree di cui all'articolo 10, comma 4, lettera g), del medesimo Codice, fatta eccezione per le pubbliche piazze, le vie o gli spazi aperti urbani prospicienti a siti archeologici o ad altri beni di eccezionale valore storico o artistico.

Con l'articolo 181, commi 3 e 4, del D.L., n. 34 del 2020 (L., n. 77/2020), invece, si è proceduto ad estendere lo stesso regime anche per la posa in opera temporanea su vie, piazze, strade e altri spazi aperti di interesse culturale o paesaggistico, da parte dei soggetti di cui al comma 1 - quali i pubblici esercizi di somministrazione di alimenti e bevande - di strutture amovibili, quali *dehors*, elementi di arredo urbano, attrezzature, pedane, tavolini, sedute e ombrelloni, purché funzionali all'attività di

somministrazione di alimenti e bevande, di cui all'articolo 5 della L. n. 287/1991, nonché disapplicando il limite temporale di centottanta giorni di cui al già citato articolo 6, comma 1, lett. e-bis del D.P.R. n. 380/2001.

Non solo, con l'articolo 9-ter, comma 5 del decreto-legge 28 ottobre 2020, n. 137, è stata disposta la proroga di tale regime derogatorio fino al 31 marzo 2021, successivamente portato al 31 dicembre 2021 dall'articolo 30, comma 1, lett. b) del D.L. n. 41/2021 (L. n. 69/2021) e poi più volte ulteriormente prorogato, da ultimo, fino al 31 dicembre 2024 dall'articolo 11, comma 8 della Legge n. 214/2023 (legge sulla concorrenza 2022).

Alla luce dell'articolato quadro normativo sinteticamente sopra descritto, si è ritenuto necessario dare seguito alla disposizione di una Delega al Governo per il riordino e il coordinamento della normativa concernente la concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata (c.d. *dehors*), con specifico riferimento proprio agli interventi soggetti ad autorizzazione, controllo e gestione dei beni soggetti a tutela e all'uso dei beni culturali interessati, in un'ottica di snellimento e razionalizzazione delle procedure, rendendo più chiaro e coerente il quadro normativo di riferimento.

Tale intervento normativo risulta altresì fondamentale anche sulla base dei dati raccolti³ e qui di seguito illustrati. In Italia, circa il 55,4 % delle attività di ristorazione dispongono di spazi esterni. È stato registrato un aumento di tali spazi, sotto forma di ampliamento (13,7 %) o neo introduzione (11,9 %), a seguito dell'emergenza sanitaria della pandemia da Covid-19.

Gli investimenti delle imprese per l'ammodernamento e l'allestimento dei *dehors*, tra il 2020 al 2023, ammontano a circa 700 milioni di euro, costituendo una voce significativa degli investimenti effettuati dai pubblici esercizi in questi anni. Inoltre, è stato dimostrato come queste strutture amovibili, grazie all'ampliamento del suolo pubblico a disposizione dei locali durante il periodo emergenziale, siano percepiti quali strutture che contribuiscono a migliorare la qualità dello spazio urbano, favorendo da un lato, la riduzione l'impatto in termini di rumorosità e disturbo della quiete pubblica in momenti di aggregazione e dall'altro, una riqualificazione del patrimonio edilizio preesistente, integrandosi con il patrimonio paesaggistico e culturale delle città.

I dati sinteticamente richiamati sopra, unitamente al considerevole aumento delle strutture amovibili (*dehors*), ritenute parti costitutive dei pubblici esercizi ed elementi qualificanti lo spazio urbano, confermano la necessità di un cambiamento di paradigma nella direzione di una riprogettazione integrata dello spazio urbano che consenta di inserire i *dehors* tra i vari elementi che lo compongono, nel rispetto della tutela del paesaggio (articolo 9 della Costituzione), nonché della tutela della libera iniziativa economica di cui all'articolo 41 della Costituzione, secondo un rapporto di integrazione reciproca che sia in grado di temperare entrambi gli interessi costituzionalmente tutelati. Infatti, un corretto bilanciamento degli interessi in gioco consentirebbe non solo di ridurre il contenzioso amministrativo – che spesso si trova a decidere sul diniego di autorizzazioni paesaggistiche e/o culturali impugnati da Comuni e/o imprese – ma anche di limitare i rischi di conflittualità con i residenti legati alla presenza di strutture non adatte allo spazio in cui insistono

Qualora non si procedesse ad un riordino della disciplina, in vista della scadenza della proroga del nuovo regime normativo a seguito della legislazione emergenziale, si prospetterebbe un ritorno alla precedente disciplina autorizzatoria, fatta di tempi eccessivamente lunghi e valutazioni arbitrarie, cui deriverebbe il fondato rischio di un aumento degli abusi legati all'utilizzo di spazi pubblici. Questo, in ragione di un'assenza di spazi contrassegnati e soprattutto, della mancanza di una definizione dei *dehors* da parte del legislatore

³ I dati riportati nella presente Relazione sono stati stimati sulla base di un'indagine condotta da FIPE (Federazione Italiana Pubblici Esercizi) - Format Research 2022.

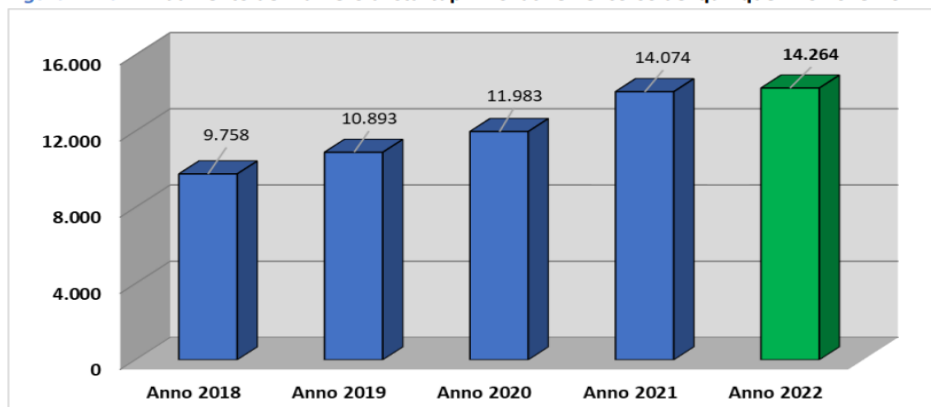
statale e di una chiara disciplina che distingua, sulla base della loro classificazione quali strutture permanenti o temporanee, la conseguente necessità di un regime autorizzativo o abilitativo per la loro installazione nonché alla disciplina in materia di sicurezza, accessibilità e impatto visivo.

Capo III - Start up (articoli da 24 a 29)

Preliminarmente deve rilevarsi che in un contesto globale complesso e in costante evoluzione, caratterizzato dalla crescente inflazione e dalla instabilità politica internazionale, è di cruciale importanza rafforzare e aggiornare la normativa esistente al fine di rendere meno vulnerabile la crescita economica dell'Ecosistema Start up. Tra queste rileva l'inserimento di norme volte ad effettuare il riesame e l'aggiornamento della legislazione in materia di Start up, PMI innovative e capitale di rischio, al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedendo la definizione di Start up e promuovendo gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali.

L'ecosistema delle Start up rappresenta un motore fondamentale per l'innovazione, la crescita economica e la competitività del paese. L'aggiornamento della legislazione vigente non è solo un passo necessario, ma un imperativo strategico per promuovere l'imprenditorialità, attrarre investimenti e generare occupazione qualificata. Nel dicembre del 2012, grazie al decreto-legge 179/2012, fu varato, il cosiddetto "Start up Act" italiano, ovvero, quel sistema di norme e agevolazioni volte a creare un ecosistema favorevole alla nascita e allo sviluppo di un tessuto produttivo digitale ed innovativo nel nostro Paese; in 10 anni, il numero delle Start up innovative è passato dalle 1.467 unità registrate nel 2013 alle 14.708 alla data del 1° ottobre 2022, crescendo mediamente del 29% all'anno. Per quanto riguarda l'occupazione, nel corso del 2022 il numero di lavoratori occupati nelle Start up innovative ha superato le 23.800 unità, dato in aumento del 10,8% rispetto al 2021⁴. È interessante notare anche l'incremento generalizzato, intervenuto nello stesso periodo, del numero di Start up per classe di addetti, particolarmente significativo nella categoria con 50 o più dipendenti (+84,6%). Con riferimento al valore della produzione, le Start up innovative hanno realizzato complessivamente un valore della produzione pari a circa 2,06 miliardi di euro (bilanci 2021). Rispetto alla precedente misurazione, il valore medio della produzione è notevolmente aumentato, passando da circa 152.142 euro a 254.472 euro per ciascuna impresa; questa importante e positiva performance dimostra il successo dell'iniziativa che, tuttavia, necessita di un aggiornamento che sia in grado di continuare a sostenere lo sviluppo del settore e riesca ad intercettare i nuovi bisogni che vengono dalle imprese emergenti in settori strategici come quello dell'intelligenza artificiale, della cybersecurity e dell'aereo-spazio.

Figura 1.1.a: Andamento del numero di startup innovative nel corso del quinquennio 2018-2022



⁴ A livello geografico, il 35% circa delle Start up innovative è localizzato nell'Italia Nord-occidentale, con la Lombardia in testa (27,6% sul totale nazionale). Significativa è anche la presenza di Start up nel Mezzogiorno: più di un'impresa su quattro, infatti, opera al Sud. In particolare, è la Campania a distinguersi con oltre 1.400 Start up, unica regione meridionale a superare quota mille. Da segnalare il calo (-1,7%) delle Start up presenti nel Nord-est, sebbene il loro numero complessivo raggiunga comunque la considerevole cifra di 2.500 imprese, con il Veneto a fare da capofila. Infine, è cospicuo - ed in leggera crescita - anche il bacino delle Start up residenti nell'Italia centrale (più di 3.000 imprese) con il Lazio che guida il gruppo con quasi il 13% del totale nazionale

In Italia, le Start up e le PMI innovative, costituiscono la linfa vitale per lo sviluppo di un'economia moderna e dinamica, in linea con gli obiettivi fondanti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Esse non solo rappresentano l'essenza della creatività imprenditoriale, ma svolgono altresì un ruolo catalizzatore ai fini di una crescita sostenibile e orientata al futuro; la loro importanza va ben oltre la sfera economica in quanto si pongono come laboratori di idee imprenditoriali, generando un terreno fertile per l'innovazione, la ricerca, lo sviluppo con impatto sulla creazione di nuovi posti di lavoro, soprattutto tra i giovani talenti con riduzione del divario generazionale.

Vista l'importanza del settore, al fine di dare attuazione a quanto previsto dal citato *Milestone* europeo, ossia al "riesame e all'aggiornamento della legislazione in materia di Start up, PMI innovative e capitale di rischio (ad esempio, Start up Act 2012) al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedere la definizione di Start up e promuovere gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali", si interviene in modo complementare a novellare e ad integrare l'impianto organico a legislazione vigente.

2. OBIETTIVI DELL'INTERVENTO E RELATIVI INDICATORI

2.1 Obiettivi generali e specifici

Capo I – articoli da 1 a 16

Con riferimento all'iniziativa del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (art. 1-16), obiettivo generale dell'intervento, in coerenza con gli obiettivi fissati dal PNRR riportati al punto 1, è quello di pervenire a un riordino della normativa inerente al settore autostradale, mediante la razionalizzazione della disciplina in materia di affidamento delle concessioni autostradali, la semplificazione delle procedure amministrative relative all'approvazione e revisione dei PEF e la ridefinizione dei criteri di risoluzione dei contratti di concessione. Ciò, con l'intento di rafforzare gli strumenti di governance in capo al concedente in un quadro regolamentare orientato alla promozione di condizioni di effettiva concorrenzialità tra gli operatori del settore, alla garanzia della contendibilità delle concessioni autostradali per i mercati di riferimento, alla promozione della sostenibilità economica e finanziaria dello strumento concessorio, al miglior coordinamento degli interventi di manutenzione tra i singoli concessionari al fine di contenere il più possibile gli impatti sulla mobilità, nonché alla tutela di livelli adeguati di servizio e di investimento a favore degli utenti.

Obiettivi specifici possono essere individuati nei seguenti:

- 1) ridurre inefficienze di costo e generare significative economie di scala, mediante l'individuazione, nell'ambito del sistema di affidamento delle tratte, di un ambito ottimale di gestione idoneo a prevenire elevati valori di subentro, che incidono sulle condizioni economiche delle gare, e a migliorare le condizioni di bancabilità dei piani di investimento alla base delle concessioni, ossia della loro sostenibilità finanziaria;
- 2) ridurre i tempi relativi al perfezionamento delle procedure di affidamento delle concessioni autostradali, senza che, al contempo, vengano ad essere pregiudicate le funzioni degli altri soggetti istituzionali coinvolti (e.g. ART, ANAC);
- 3) realizzare un miglior coordinamento degli interventi di manutenzione al fine di contenere il più possibile gli impatti sulla mobilità, nonché una miglior tutela dei livelli adeguati di servizio e maggiori investimenti a favore degli utenti;
- 4) promuovere la concorrenza nel settore autostradale, mediante la fissazione di un limite di quindici anni alla durata del contratto di concessione;

- 5) armonizzare e razionalizzare il quadro normativo vigente relativo alla disciplina della cessazione del rapporto concessorio in conseguenza, in particolare, dell'esercizio delle procedure risoluzione o recesso, a fini di certezza;
- 6) promuovere l'efficienza ed effettività dei servizi di gestione e manutenzione delle tratte autostradali e un adeguato livello di investimenti, commisurato alle esigenze di tutela della sicurezza e modernizzazione delle infrastrutture;
- 7) assicurare una programmazione e pianificazione delle opere e degli interventi da realizzare sull'infrastruttura autostradale nel suo complesso, coordinando in modo omogeneo a livello nazionale gli interventi da realizzare, anche in un'ottica di razionalizzazione dei medesimi, prevedendo dei criteri di priorità che assicurino uno sviluppo costante dell'intera infrastruttura viaria nazionale;
- 8) ridurre i tempi di perfezionamento delle procedure di aggiornamento dei piani economico-finanziari relative alle concessioni in essere, mediante la previsione di specifiche scadenze per ciascuna fase dell'iter procedurale;
- 9) assicurare posizioni di mercato e occasioni da parte di piccole e medie imprese, mediante la fissazione di una quota di esternalizzazione a carico di quelle alle concessioni autostradali non affidate con la formula della finanza di progetto, ovvero con procedure di gara ad evidenza pubblica secondo il diritto dell'Unione europea.

Capo II

Artt. 17-18: l'obiettivo perseguito con l'intervento normativo proposto all'art. 17, ovvero la sua finalità perseguita, è quello di garantire una uniformità circa la rilevazione dei prezzi.

Per quanto concerne l'art. 18, gli obiettivi che hanno guidato la formulazione dell'intervento si rinvergono nella necessità di contrastare il fenomeno emerso nell'attività di rilevazione degli usi svolto dalle Camere di Commercio

Art. 19: Alla luce del quadro normativo delineato al punto 1, e nelle more della definizione di uno *standard* tecnologico comune e di specifiche tecniche per assicurare la portabilità e l'interoperabilità dei meccanismi delle scatole nere e dei dispositivi elettronici ad esse equiparati, gli obiettivi che hanno guidato la formulazione dell'intervento normativo sono sottesi alla necessità di procedere ad una regolamentazione in chiave pro-concorrenziale dell'attuale disciplina che possa garantire la portabilità dei dati telematici acquisiti da tale innovativo strumento. Infatti, spesso si rileva una riduzione del premio in sede di rinnovo del contratto da parte dell'assicurato, sulla base dei dati registrati dalla scatola nera durante l'anno precedente. La riduzione di premio applicata dal secondo anno di installazione della scatola nera avviene solo se l'assicurato non cambia compagnia, in quanto ad oggi i dati sulle percorrenze e stili di guida non sono trasferibili da un assicuratore all'altro. È dunque possibile che gli incentivi posti in essere dalla scatola nera riducano la propensione a cambiare compagnia (*lock-in effect*)⁵. Al contrario, la possibilità per gli assicurati di trasferire da una compagnia all'altra i dati acquisiti dalla scatola nera consentirebbe loro di scegliere ogni anno l'offerta

⁵ Cfr. Relazione sull'attività svolta dall'IVASS nell'anno 2021 pubblicata il 28 giugno 2022.

più conveniente sul mercato, senza per questo rinunciare ai vantaggi di un “tracking” storico che può concorrere, nel lungo periodo, a un significativo contenimento del premio assicurativo.

Art. 20: Gli obiettivi sottesi all’art. 20 mirano a migliorare il sistema di contrasto e prevenzione delle frodi nel settore assicurativo. In particolare, come già rappresentato al punto 1, la normativa vigente prevede un sistema informativo antifrode solo in ambito r.c. auto, gestito dall’IVASS e alimentato dai sistemi informativi delle singole imprese assicurative partecipanti, attraverso una banca dati che consente di realizzare la prevenzione e il contrasto alle frodi nel settore dei sinistri derivanti dalla circolazione stradale. Di conseguenza, al fine di agevolare il contrasto alle frodi assicurative, generando al contempo efficienze anche a beneficio dei consumatori e maggiore trasparenza nell’utilizzo delle banche dati, si intende mutuare tale sistema per i dati dei rami non afferenti alla sola r.c. auto, come, ad esempio, il ramo vita. In tale modo si introduce una base giuridica nell’ordinamento nazionale istitutiva della banca dati che prevede strumenti di regolazione, controllo e correlati poteri di vigilanza sull’intero sistema.

Nello specifico, le imprese assicurative possono istituire un sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori, alimentato dai dati delle singole imprese assicurative partecipanti.

La vigilanza del suddetto sistema, inoltre, è di competenza dell’Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni (IVASS), il quale già svolge attività di controllo a garanzia dell’adeguata protezione degli assicurati e la sana e prudente gestione delle imprese assicurative nell’ambito della loro trasparenza e correttezza nei confronti della clientela. Infatti, l’utilizzo dei dati raccolti nel sistema è limitato alle finalità connesse alla liquidazione dei sinistri, assicurando così la tutela della *privacy* e dei diritti degli assicurati.

Le modalità di alimentazione e di accesso al sistema informativo, insieme alle tipologie di dati trattati, sono definiti da un regolamento emanato dall’IVASS, sentito il parere del Garante per la protezione dei dati personali e del Garante della concorrenza e del mercato, mediante la consultazione delle imprese assicurative e delle rispettive associazioni rappresentative di categoria durante il processo decisionale, garantendo la rappresentanza e l’interesse di tutti gli attori coinvolti.

I costi relativi alla realizzazione e alla gestione del sistema informativo antifrode sono completamente a carico delle imprese assicurative partecipanti. Questo implica un impegno finanziario diretto da parte delle compagnie assicurative, il quale è considerato un investimento necessario per garantire l’efficacia del sistema e il mantenimento dell’integrità del settore assicurativo.

La disposizione quindi, nel migliorare la trasparenza, la sicurezza e l’efficienza delle operazioni assicurative, mira a contrastare la frode assicurativa, proteggendo così gli interessi degli assicurati e preservando l’integrità del mercato assicurativo nel suo complesso, attraverso una stretta collaborazione tra le imprese assicurative, le autorità di regolamentazione e le istituzioni competenti.

Art. 21: si è inteso, da un lato, perseguire l’obiettivo generale di favorire la diffusione della trasparenza e, pertanto, della concorrenza in settori del mercato per i quali è essenziale intercettare e prevenire la diffusione di pratiche commerciali scorrette.

Obiettivo specifico dell’intervento è quello di tutelare i consumatori dalla potenziale erosione del loro potere d’acquisto dovuto al fenomeno in parola, prevedendo un obbligo di trasparenza e chiarezza in capo ai produttori in materia di indicazione del prezzo e delle dimensioni dei prodotti immessi sul mercato.

Art. 22: obiettivi generali dell’intervento sono quelli di garantire una concorrenza leale, risolvere l’elevata conflittualità che interessa il settore, migliorare la qualità del servizio, nell’interesse dei vettori, dei loro clienti e dell’economia in generale, e infine quello di migliorare la sicurezza stradale.

Obiettivo specifico dell'intervento è quello di realizzare un sistema sanzionatorio in grado di diminuire sensibilmente le condotte illegali da parte dei soggetti operanti nel settore, senza che ciò determini una rilevante riduzione della presenza di questi ultimi nel mercato.

Art. 23: La misura si propone di intervenire in materia di concessioni di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio, per l'installazione di strutture amovibili funzionali all'attività esercitata, allo scopo di conseguire un generale riordino e coordinamento della disciplina, mediante l'adozione di un decreto legislativo la cui delega è attribuita al Governo. L'obiettivo generale consiste nell'operare uno snellimento e un migliore coordinamento delle norme che disciplinano la procedura autorizzatoria da seguire per la messa in posa di strutture amovibili, quali i *dehors*, funzionali all'attività di impresa, nei limiti e nel rispetto del patrimonio culturale e paesaggistico, limitando i casi di autorizzazione alle sole ipotesi in cui essa sia imprescindibile ai fini della tutela di quest'ultimo.

Si intende, dunque, intervenire sull'attuale ordinamento giuridico che riguarda non solo la gestione degli spazi pubblici, ma anche le attività commerciali. All'interno della delineata cornice generale, si ritiene che l'intervento normativo, auspicando alla realizzazione di una progettazione integrata dello spazio urbano, sia funzionale al perseguimento di più specifici obiettivi, così individuabili:

- l'eliminazione dei disallineamenti e delle difficoltà interpretative date dall'assenza di una definizione giuridica a livello statale del termine "*dehors*", ampiamente utilizzato all'interno dei regolamenti comunali;
- prevenzione e riduzione degli abusi legati all'utilizzo dello spazio pubblico;
- adeguamento dei requisiti tecnici ed estetici che tali strutture devono possedere, secondo quanto previsto dai Regolamenti comunali;
- una modificazione della normativa fiscale in materia, in particolare, incidendo sulle tariffe per l'occupazione di suolo pubblico e sulle eventuali esenzioni o agevolazioni fiscali.

Capo III

Artt. Da 24 a 29: il testo, in linea con gli obiettivi generali della presente legge sulla concorrenza, fornisce un nuovo quadro normativo chiaro e favorevole, facilitando l'accesso ai finanziamenti e offrendo ulteriori incentivi fiscali che si affiancano a quelli già presenti e/o in fase di approvazione in Parlamento; attraverso tale intervento, viene stimolata la collaborazione tra il settore pubblico, i centri di ricerca e le imprese, creando un ambiente propizio all'innovazione. La promozione di un contesto normativo stabile e attrattivo per le Start up è essenziale per trattenere i talenti locali e attrarne di nuovi, contrastando il fenomeno della "fuga dei cervelli" e contribuendo alla crescita sostenibile del paese. Il Governo, in linea con una visione strategica per la crescita e la competitività del Paese, ha continuato e continua a promuovere, attraverso queste disposizioni, politiche e iniziative volte a sostenere le Start up.

Specificatamente gli obiettivi riguardano: a) l'aggiornamento organico della definizione di Start up innovativa in modo da identificare e favorire le imprese che svolgono una reale attività di innovazione; b) l'aggiornamento della definizione di incubatore certificato, in modo da ricomprendere tutti gli attori di maggiore rilievo del settore; b) l'ampliamento dei beneficiari degli strumenti di agevolazioni fiscali previsti dall'attuale normativa, ossia, in favore degli incubatori certificati che rappresentano lo strumento principale di sviluppo delle nuove Start up innovative; c) l'introduzione di specifiche disposizioni volte a favorire investimenti in equity, ossia, in fondi venture capital, da parte di investitori istituzionali, attraverso l'elevazione del limite d'investimento degli enti di previdenza obbligatoria, nonché degli investitori privati, prevedendo misure agevolative per l'ingresso e il soggiorno degli stranieri che intendono effettuare taluni investimenti. Tali misure sono di fondamentale importanza in quanto i fondi di Venture Capital

rappresentano il principale strumento di finanziamento delle attività innovative di Start up e in particolare, nei settori del: Digital Transition (30%), Green Transition (19%), Space Techindustry (15%) Robotics (12%). Con lo sviluppo degli investimenti effettuati dagli investitori istituzionali in fondi venture capital, si agevola lo sviluppo dell'ecosistema dell'innovazione Italiano, ricco di iniziative ed azioni di eccellenza, ma particolarmente giovane rispetto a quello di altre economie occidentali (USA, Israele, UE, Francia), come emerge ad esempio confrontando dimensioni e struttura del mercato del venture capital francese che conta investimenti pari al 0,4% del proprio PIL, rispetto quello italiano che si attesta sullo 0,1% di rapporto tra PIL e investimenti.

2.2 Indicatori e valori di riferimento

Capo I

Articoli da 1 a 16: per quanto attiene agli indicatori con i quali sarà possibile verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi del provvedimento, si propongono i seguenti:

- la variazione, in aumento sul totale, del numero di concessioni affidate in coerenza con gli ambiti ottimali di gestione delle tratte autostradali individuati dall'ART (in particolare, correlato agli obiettivi specifici nn. 1 e 4);
- la variazione, in diminuzione rispetto al passato, del tempo medio impiegato per il perfezionamento delle procedure di affidamento delle concessioni autostradali (in particolare, correlato all'obiettivo specifico n. 2);
- la variazione, in diminuzione rispetto al passato, del tempo medio impiegato per il perfezionamento delle procedure di aggiornamento dei PEF delle concessioni in essere (in particolare, correlato all'obiettivo specifico n. 8);
- la stabilità o l'incremento del numero di affidamenti a terzi mediante procedura di evidenza pubblica dei contratti di lavori, servizi e forniture relativi all'infrastruttura (in particolare, correlato all'obiettivo specifico n. 9);
- numero di PMI a cui viene esternalizzata l'esecuzione dei lavori (in particolare, correlato all'obiettivo specifico n. 9);
- la variazione percentuale dei contenziosi sorti in relazione al rapporto concessorio (in particolare, correlato all'obiettivo specifico n. 5);
- l'aumento del grado di soddisfazione degli utenti dell'infrastruttura autostradale in relazione ai livelli adeguati di servizio e alla percezione di maggiori investimenti (in particolare, correlato agli obiettivi specifici nn. 3 e 6);
- la consistenza dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria individuate nel Piano nazionale degli investimenti autostradali inclusi negli schemi di convenzione posti a base di gara per le concessioni da affidare (in particolare, correlato all'obiettivo specifico n. 7).

Capo II

Art. 17: per valutare il raggiungimento degli obiettivi prefissati, si potrà fare riferimento a specifici indicatori, quali, ad esempio:

- il numero dei monitoraggi delle Camere di commercio, svolti singolarmente o in forma associata, in relazione ai prodotti indicati dal Garante per la sorveglianza dei prezzi;
- la riduzione o il contenimento dei prezzi medi nei settori e per i prodotti monitorati.

Art. 18: trattandosi di disposizione sanzionatoria, per valutare il raggiungimento degli obiettivi prefissati, si potrà fare riferimento a specifici indicatori, quali, ad esempio:

- il numero dei Comitati tecnici decaduti
- il numero di segnalazioni pervenute alle Camere di Commercio.

Artt. 19-20: gli indicatori che consentiranno la verifica del grado di raggiungimento degli obiettivi che il presente intervento normativo si prefigura di raggiungere sono rappresentati:

- dall'effettiva realizzazione della portabilità dei dati delle scatole nere o dispositivi ad esse equivalenti tra compagnie assicurative;
- diminuzione dei vincoli e ostacoli a cambiare compagnia assicurativa con contestuale diminuzione dell'effetto *lock-in* determinato dall'uso delle scatole nere;
- dall'effettiva adesione delle imprese assicurative alla banca dati per rapporti assicurativi obbligatori, accesso e implementazione del sistema informativo con i dati forniti dalle stesse imprese;
- diminuzione del numero di frodi nel settore assicurativo.

Nel caso di specie, i valori di riferimento possono rinvenirsi, altresì, nelle seguenti disposizioni normative e atti:

- Regolamento (UE) 2023/2854 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2023, con specifico riferimento agli 27 e 30.

Art. 30. Aspetti tecnici del passaggio. 1. *“I fornitori di servizi di trattamento dei dati [...] adottano, conformemente all'articolo 27, tutte le misure ragionevoli in loro potere per far sì che il cliente, dopo il passaggio a un servizio che copre lo stesso tipo di servizio, raggiunga l'equivalenza funzionale nell'utilizzo del servizio del trattamento dei dati di destinazione. Il fornitore di servizi di trattamento dei dati di origine agevola il processo di passaggio fornendo capacità, sufficienti informazioni, documentazione, assistenza tecnica e, se del caso, gli strumenti necessari”.*

Art. 27. Obbligo di buona fede. *“Tutte le parti interessate, inclusi i fornitori di servizi di trattamento dei dati di destinazione, cooperano in buona fede per rendere efficace il processo di passaggio, consentire il trasferimento tempestivo dei dati e mantenere la continuità del servizio di trattamento dei dati”.*

- Parere dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato del 22 giugno 2023 - AS1893 - Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2023.
- Relazione sull'attività svolta dall'Istituto nell'anno 2022 pubblicata il 19 giugno 2023.
- Relazione sull'attività svolta dall'IVASS nell'anno 2021 pubblicata il 28 giugno 2022.
- Commissione allerta rapida rc auto, convocata dal Garante Prezzi in seguito all'aumento dei prezzi nel settore assicurativo in data 14 febbraio 2024.

Art. 21: gli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati sono:

- effettiva presenza di una completa avvertenza sull'etichetta frontale delle confezioni circa la variazione del quantitativo del prodotto al loro interno, e la conseguente variazione di prezzo.

Art. 22: gli indicatori che consentiranno di verificare il grado di raggiungimento degli obiettivi indicati sono:

- il numero di controlli su strada effettuati;
- il numero di infrazioni accertate;
- il numero di provvedimenti sanzionatori emessi;
- l'entità dei proventi derivanti dalle sanzioni comminate.

Si evidenzia, al riguardo, che il sistema sanzionatorio può avere due funzioni: una funzione deterrente ed una repressiva.

Qualora entrambe le dette funzioni o una di esse siano efficaci, il sistema sanzionatorio, realizzato dall'intervento regolatorio, è in grado di raggiungere gli obiettivi indicati.

Se la funzione deterrente del sistema sanzionatorio è prevalente, nel breve e medio periodo, si dovrebbero registrare poche sanzioni nei confronti degli operatori del settore.

Viceversa, se è la funzione repressiva ad essere prevalente, nel breve e medio periodo, si dovrebbero registrare più sanzioni previste dall'intervento regolatorio.

In entrambi i casi, l'applicazione delle sanzioni garantisce gli obiettivi della sicurezza stradale, del regolare svolgimento dell'attività di trasporto pubblico non di linea, del rispetto delle regole comuni che sovrintendono l'organizzazione degli operatori del settore e nel complesso la leale concorrenza tra questi ultimi.

Art. 23: In ragione dell'esigenza di sistematizzazione della normativa vigente, in un'ottica generale di riordino e coordinamento, il grado di raggiungimento degli obiettivi potrà essere valutato sulla base dell'adozione degli atti delegati, entro i termini indicati dalla norma.

In ogni caso, si ritiene che tra i principali indicatori di riferimento si possano annoverare:

- la variazione percentuale, rispetto all'attuale e precedente assetto normativo, dei contenziosi amministrativi sul diniego di autorizzazioni paesaggistiche e/o culturali impugnati da Comuni o da imprese;
- il numero di autorizzazioni da richiedersi per la posa in opera di strutture amovibili, che saranno limitate ai soli in casi in cui risultino imprescindibili, ai fini della tutela delle aree di interesse culturale e paesaggistico;
- la variazione, in termini quantitativi, con riferimento alla riduzione dei tempi necessari alle Soprintendenze territoriali in materia di concessione di autorizzazioni, nonché, in termini qualitativi, alla maggiore chiarezza e uniformità dell'iter autorizzatorio da seguire;
- la riduzione del numero di abusi legati all'utilizzo dello spazio pubblico;
- il numero degli investimenti effettuati dai pubblici esercizi nell'ammodernamento e/o nell'allestimento dei *dehors*;

Capo III

Articoli da 24 a 29: le norme del capo III contano di valorizzare e sviluppare l'intero ecosistema Start up per questo si indicano di seguito i valori di riferimento e gli indicatori che saranno considerati per la valutazione degli effetti delle politiche previste.

1. Per quanto riguarda il numero di Start up innovative così come novellato dalla proposta normativa, ossia con capitale sociale di almeno 20 mila euro ed un dipendente, ad ottobre 2023 erano circa 3.998 unità, dunque, attraverso le politiche introdotte dovrà verificarsi un aumento delle unità dall'anno N all'anno N1.
2. Gli incubatori certificati sono attualmente 65 unità, attraverso gli incentivi proposti e l'aggiornamento della definizione si prevede di ottenere un aumento, dall'anno N all'anno N1 di circa il 20%.

Gli incrementi per i punti 1 e 2 possono essere verificati attraverso la seguente formula percentuale:

$100 : x = \text{Unità anno N} : (\text{Unità anno N1} - \text{N}) = \text{PERCENTUALE D'INCREMENTO}$

Per quanto riguarda i valori riferiti agli investimenti dei fondi istituzionali, ad oggi, il mercato del venture capital italiano che si attesta sullo 0,1% di rapporto tra PIL e investimenti, il risultato atteso è quello di giungere all'0,4% del proprio Pil, analogamente con quanto accade in economie europee come quella francese.

3. OPZIONI DI INTERVENTO E VALUTAZIONE PRELIMINARE

Capo I

Articoli da 1 a 16: l'opzione zero non è percorribile nel caso di specie, anche in ragione del fatto che, come anticipato, tra gli obiettivi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) da conseguire entro il 31 dicembre 2024, e, in particolare, nell'ambito della 'M1C2-11-12 Riforma 2 - Leggi annuali sulla concorrenza', rientra l'adozione della legge annuale per la concorrenza 2023, la quale è chiamata a comprendere alcune misure relative al settore autostradale.

In generale, comunque, non è più ulteriormente rinviabile una revisione dell'intero settore delle concessioni autostradali che, non più confinata all'interno di disposizioni più o meno generali che riguardano il regime concessorio, vada a configurare un quadro normativo specifico per il settore autostradale, dando specifica autonomia ad un settore strategico del Paese, anche in vista di una transizione sostenibile del trasporto su gomma, dello sviluppo tecnologico che è sempre più legato all'utilizzo di mezzi a combustibili alternativi (tra cui i principali sono l'elettrico e l'idrogeno) e a guida autonoma (c.d. smart road).

Pertanto, l'obiettivo dell'intervento non può essere assicurato con modalità o strumenti diversi da quello per il quale si è optato, ovvero sia una razionalizzazione e semplificazione organica del settore, tendente a realizzare un modello di maggiore efficienza in linea con la visione europea e con le esigenze del mercato, al fine di favorire le condizioni concorrenziali, e, quindi, un'allocazione più efficiente delle risorse e un incremento della produttività. In relazione alle scelte effettuate dall'Amministrazione, si segnala, in particolare, la fissazione in via generale di un termine di 15 anni per la durata delle concessioni, quale termine ritenuto sufficiente al concessionario al fine di recuperare gli investimenti effettuati con un margine di ritorno sul capitale investito: nel dettaglio, il termine quindicennale è stato individuato, in via precauzionale, sulla base di quanto registrato nell'ambito delle procedure di affidamento, espletate nel 2020, relative alle quattro concessioni di ATIVA A5, SATAP A21, SALT A12 e FIORI A10, laddove, sulla base delle offerte presentate in sede di gara, l'equilibrio economico-finanziario del rapporto sarebbe stato garantito anche da una durata

della concessione contenuta entro i 12 anni. Con riferimento, poi, alle modifiche alla procedura di approvazione degli aggiornamenti dei PEF per le concessioni in essere, si è optato per la disciplina dettagliata all'articolo 14 del disegno di legge in quanto si pone in linea con quanto già previsto dall'articolo 13, commi 3 e 3-bis, del decreto-legge n. 162 del 2019, riguardanti le società concessionarie il cui periodo regolatorio quinquennale è intervenuto a scadenza alla data del 31 dicembre 2023 ovvero viene a scadenza nell'anno 2024. Infine, in ordine ai criteri sulla base dei quali è da individuare l'elenco dei lavori e delle opere di manutenzione straordinaria prioritarie ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del disegno di legge, si è fatto riferimento a quanto già previsto in sede di pianificazione e programmazione di altre opere infrastrutturali, con riguardo ai rispettivi criteri di priorità.

Capo II

Art. 17: l'opzione di non intervento non può essere presa in considerazione in ragione della preminente necessità di intervenire normativamente al fine di garantire un'uniformità informativa circa la rilevazione dei prezzi, attuabile unicamente mediante la razionalizzazione, ottimizzazione e valorizzazione delle attività di monitoraggio ed alla previsione di un supporto normativo al fine del coordinamento di tali attività sotto l'egida della figura del Garante per la sorveglianza dei prezzi.

L'obiettivo dell'intervento, inoltre, non può essere assicurato con modalità o strumenti diversi, stante la specifica finalità a cui è diretta la disposizione normativa previgente.

Art. 18: l'opzione di non intervento non può essere presa in considerazione in ragione della necessità di intervenire normativamente al fine di evitare che la raccolta e pubblicazione degli usi possa tradursi in un'ingiustificata fissazione di un prezzo di riferimento per il mercato. L'obiettivo dell'intervento, inoltre, non può essere assicurato con modalità o strumenti diversi, attesa la necessità di rinforzare la disposizione di cui all'art. 11, comma 5 del d.l. (Bersani) attraverso la previsione di una sanzione ad hoc in caso di sua violazione.

Artt. 19-20: in fase di adozione della disposizione, non è stata ritenuta percorribile la c.d. opzione zero, in quanto la portabilità dei dati delle scatole nere costituisce una *Milestone* nel Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Attese le disposizioni del Codice delle Assicurazioni, introdotte dalla legge 124/2017, relative all'interoperabilità tra i sistemi delle scatole nere o altri dispositivi ad esse equiparati non ancora attuate, e tenuto conto, altresì, della sempre maggiore diffusione delle scatole nere o dispositivi ad esse equiparati nel mercato assicurativo e del sopra citato parere dell'AGCM, si è ritenuto che nelle more si dovesse procedere ad attuare la portabilità dei dati delle scatole nere, anche in considerazione del fatto che lo Stato italiano ha assunto tale impegno nel PNRR.

Pertanto, lo strumento normativo più idoneo mediante il quale è possibile raggiungere tale obiettivo in tempi rapidi è costituito dalla legge annuale per il mercato e la concorrenza.

Al fine di raggiungere in tempi rapidi il miglioramento al contrasto delle frodi assicurative, anche in chiave pro-concorrenziale, si è ritenuto opportuno anche in questo caso ricorrere alla legge annuale per il mercato e la concorrenza per introdurre una nuova banca dati relativa ai rapporti non obbligatori nel settore assicurativo.

Appare opportuno, peraltro, evidenziare che il contrasto alle frodi assicurative è uno dei temi portati all'attenzione della Commissione di allerta rapida sui prezzi della R.c. auto del 14 febbraio 2024.

Art. 21: l'opzione di non intervento non è contemplabile, in quanto in mancanza dello stesso continuerebbero a permanere fenomeni riguardanti il difetto di chiarezza e trasparenza circa una caratteristica rilevante del prodotto, capace quindi di incidere sulle scelte economiche del consumatore.

Art. 22: l'opzione zero non è contemplabile, in quanto in mancanza dell'intervento si perpetuerebbe l'attuale insufficienza e, per alcune fattispecie, la totale mancanza di disposizioni del quadro normativo sanzionatorio, con pregiudizio dell'effettività della vigente disciplina in materia di trasporto pubblico non di linea. L'intervento, pertanto, risulta essenziale sia sotto l'aspetto giuridico che di opportunità.

Nel prendere in considerazione le diverse tipologie di sanzioni da introdurre nell'ordinamento giuridico italiano, l'Amministrazione ha valutato le seguenti opzioni:

- A. prevedere sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie a queste ultime, e per determinate tipologie di infrazioni anche sanzioni di natura penale;
- B. prevedere esclusivamente sanzioni di tipo amministrativo, escludendo completamente le sanzioni di natura penale.

Per ciò che concerne l'entità delle sanzioni sono state valutate le seguenti opzioni:

- A. prevedere sanzioni omogenee per la maggior parte delle infrazioni;
- B. differenziare le sanzioni in base alla tipologia dell'infrazione compiuta;
- C. differenziare le sanzioni in modo proporzionato alla gravità delle infrazioni ed alla loro reiterazione.

Art. 23: Altre opzioni di intervento non sono state ritenute idonee, in considerazione della volontà di procedere ad una modifica per il riordino e il coordinamento delle disposizioni in materia di concessione di spazi e aree pubbliche di interesse culturale o paesaggistico alle imprese di pubblico esercizio per l'installazione di strutture amovibili. Infatti, l'attribuzione della delega al Governo, in luogo di interventi settoriali e sporadici, è quella che meglio consente di predisporre un riordino della materia in modo coerente e sistematico, sulla base di principi e criteri direttivi già individuati nella norma attributiva di delega.

Capo III

Articoli da 24 a 29: la valutazione dell'intervento ha tenuto conto dell'esistenza di una normativa nazionale dell'ecosistema Start up e dunque, si è ritenuto di effettuare modifiche e aggiornamenti della normativa vigente; le presenti disposizioni si aggiungono altresì alle norme contenute nel ddl "Disposizioni per la promozione e lo sviluppo delle Start up e delle piccole e medie imprese innovative mediante agevolazioni fiscali e incentivi agli investimenti", approvato alla Camera dei Deputati il 19 luglio 2023, ora nella fase conclusiva di esame in Senato (AS 816), in cui si prevedono incentivi fiscali e agevolazioni agli investimenti di supporto per il settore, nonché, disposizioni di coordinamento del testo unico d'intermediazione finanziario (TUF) in materia di Start up e PMI innovative. In tale contesto, entrambi i testi costituiscono un intervento unico e coordinato ad implementazione del sistema normativo esistente in un settore trainante per lo sviluppo e l'innovazione.

Si è ritenuto necessario intervenire escludendo "l'opzione zero", in quanto le misure proposte sono necessarie al perseguimento degli obiettivi del PNRR. Le disposizioni sono ritenute proporzionali agli obiettivi

posti in quanto intervengono da un lato ad aggiornare talune definizioni giuridiche e dall'altro ad implementare gli incentivi del settore, in linea con gli specifici obiettivi della missione 1, componente 2 del PNRR, punto M1C2-11, e in coerenza con i vincoli di bilancio e con le risorse disponibili a legislazione vigente.

I requisiti definitivi di tipo «temporale» e «qualitativo» introdotti per le Start up innovative e per gli incubatori certificati sono frutto delle interlocuzioni avvenute con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative del mondo Start up, e sono stati selezionati al fine di raggiungere gli obiettivi indicati nella sezione 2.

Con particolare riferimento all'art. 24:

- lett. a): l'opzione intende allineare la definizione nazionale a quella contenuta nella Raccomandazione 2003/361/CE del 6 maggio 2003, pertanto non sono state prese in considerazione altre ipotesi;
- lett. b): la soglia per il capitale sociale di 20.000 euro è stata scelta prendendo spunto da uno dei requisiti richiesti ai cittadini extra-UE per ottenere lo Start up Visa in Italia, cioè la disponibilità di risorse finanziarie, dedicate alla Start up innovativa, accertate o certificate, non inferiori a 50.000 euro. Il valore del capitale minimo introdotto dalla presente disposizione è quindi inferiore alla metà di tale soglia. Si è scelto il limite di due anni per l'adeguamento in quanto rappresenta la finestra temporale di maggiore fragilità per la nascita e l'infrastrutturazione dell'impresa,
- lett. c) non sono state prese in considerazione altre ipotesi, in quanto la specificazione introdotta appare l'unica ritenuta funzionale a identificare le sole start up che utilizzano concretamente gli strumenti innovativi da loro ideati per la loro attività.

Con riferimento all'art. 26, le specificazioni introdotte, riferite all'attività di 'supporto' esercitata dagli incubatori certificati, è stata l'unica opzione presa in considerazione, poiché quella più funzionale ad ampliare la natura dell'incubatore certificato.

4. COMPARAZIONE DELLE OPZIONI E MOTIVAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

4.1 Impatti economici, sociali ed ambientali per categoria di destinatari

Capo I

Articoli da 1 a 16: Destinatari principali dell'intervento regolatorio sono i soggetti aggiudicatari delle procedure di affidamento avviate a decorrere dall'entrata in vigore delle disposizioni in argomento, nonché i titolari di concessioni autostradali in essere alla data di entrata in vigore delle disposizioni in commento.

Relativamente ai titolari di rapporti concessori in essere, i principali effetti attengono, nello specifico, alla disciplina relativa alla procedura di aggiornamento dei piani economico-finanziari (PEF) e a quella relativa all'obbligo di esternalizzazione di lavori, servizi e forniture.

Relativamente ai potenziali aggiudicatari degli affidamenti delle concessioni successivamente all'entrata in vigore del provvedimento, i principali effetti attesi dall'attuazione del provvedimento normativo rispetto alla situazione attuale si sostanziano: in una effettiva concorrenza tra gli operatori di settore, stimolata anche dalla fissazione di un limite alla durata del contratto di concessione; in un contenimento dei valori di subentro e in migliori condizioni di bancabilità dei piani di investimento alla base delle concessioni, per effetto di un sistema di affidamento delle tratte tale da ridurre inefficienze di costo e generare significative economie di scala; in tempi più brevi per il perfezionamento delle procedure di affidamento e di aggiornamento dei PEF; in un quadro normativo certo relativo alla cessazione del rapporto.

Destinatari principali dell'intervento sono inoltre gli utenti dell'infrastruttura, rispetto ai quali i principali impatti attesi dall'attuazione del provvedimento si sostanziano in un incremento dell'efficienza e dell'effettività dei servizi di gestione e manutenzione delle tratte autostradali e un adeguato livello di investimenti, anche riferiti all'installazione di punti di ricarica elettrica, commisurato alle esigenze di tutela della sicurezza e modernizzazione delle infrastrutture, nonché un miglior coordinamento degli interventi di manutenzione al fine di contenere il più possibile gli impatti sulla mobilità.

Peraltro, le disposizioni in commento sono suscettibili di determinare benefici indiretti per l'intera collettività, in quanto si prevede che tra i criteri di aggiudicazione del contratto di concessione possano rientrare, tra l'altro, aspetti qualitativi, ambientali, sociali connessi all'oggetto dell'affidamento o relativi all'innovazione tecnologica. Tra l'altro, essi rivengono dal dettato di cui all'articolo 8, comma 1, del disegno di legge, ove viene espressamente previsto che lo schema di convenzione posto a base dell'affidamento deve definire i livelli adeguati di servizio a tutela dei diritti degli utenti, nonché le prestazioni a carico del concessionario con riferimento all'installazione di punti di ricarica elettrica, in coerenza con le misure di regolazione adottate dall'ART. Peraltro, si rileva come il nuovo modello tariffario tiene conto dell'esigenza di recepire il principio del *pay per use*, desumibile dall'art. 2, paragrafo 1, punto 7, della richiamata direttiva (UE) 2022/362, ovvero sia il principio di correlazione del pedaggio agli oneri di infrastruttura.

Capo II

Art. 17: L'impatto immediato consiste nella armonizzazione dell'attività di rilevazione delle CCIAA con riferimento all'oggetto della rilevazione e alle modalità operative con cui la stessa è effettuata.

Art. 18: L'intervento regolatorio è motivato dalla necessità di definire una disciplina sanzionatoria, adottando tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione e per renderla effettiva.

Destinatari principali dell'intervento regolatorio sono i Comitati tecnici delle Commissioni provinciali delle Camere di Commercio, che svolgono l'attività di rilevazione degli usi commerciali.

Non si ravvisano svantaggi specifici legati alle scelte effettuate ma, al contrario, l'intervento regolatorio consente di introdurre nell'ordinamento interno un sistema sanzionatorio che garantisce la corretta applicazione della normativa previgente.

Artt. 19-20: Per entrambi gli interventi normativi i destinatari sono i principali attori del mercato nel settore assicurativo: da un lato i consumatori e dall'altro le imprese assicurative, nonché i provider di telematica assicurativa (questi ultimi per l'articolo 19), in quanto gli interventi mirano ad attuare una maggiore protezione degli assicurati ed allo stesso tempo si punta ad una maggiore concorrenzialità all'interno del mercato di riferimento.

Art. 21: L'intervento regolatorio è motivato dalla necessità di definire puntuali obblighi di chiarezza e trasparenza in capo ai produttori che mettono in vendita un prodotto di consumo.

Per tale ragione destinatari principali dell'intervento regolatorio sono le imprese che producono prodotti di consumo, sulle quali graverà un obbligo informativo circa l'avvenuta riduzione della quantità del prodotto e dell'aumento del prezzo in termini percentuali, tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica.

Destinatari indiretti dell'intervento regolatorio sono i consumatori, i quali potranno essere in possesso di elementi chiari e trasparenti utili ad orientare le loro scelte economiche.

Art. 22: L'intervento regolatorio è motivato dalla necessità di definire una disciplina sanzionatoria, adottando tutte le misure necessarie per assicurarne l'applicazione e per renderla effettiva, proporzionata e dissuasiva.

Destinatari principali dell'intervento regolatorio sono gli operatori dei servizi di taxi e di n.c.c., nonché i comuni e gli organi preposti all'accertamento delle violazioni previste.

Non si ravvisano svantaggi specifici legati alle scelte effettuate ma, al contrario, l'intervento regolatorio consente di introdurre nell'ordinamento interno un sistema sanzionatorio che garantisce una migliore qualità e sicurezza dell'attività di trasporto non di linea, nell'interesse degli operatori di settore, dei loro clienti e dell'economia in generale.

Art. 23: Gli impatti economici, sociali ed ambientali sono di segno positivo per i destinatari dell'intervento la cui concreta misurazione sarà possibile una volta adottato il decreto legislativo. Tenuto conto che i destinatari dell'intervento risultano essere sia le amministrazioni a livello territoriale, sia Pubblici Esercizi, vale a dire gli esercizi che effettuano l'attività di somministrazione di alimenti e bevande (art. 5, L. n. 287/1991), si sintetizzano qui di seguito i benefici attesi:

- la realizzazione di una disciplina più snella e chiara, nonché uniforme a livello nazionale, nell'individuazione dei criteri in base ai quali concedere o negare le autorizzazioni, ove sia necessario richiederle, orientando le Soprintendenze territoriali;
- l'aumento degli investimenti da parte dei pubblici esercenti nella messa in posa di *dehors*, con conseguente aumento della redditività delle suddette attività commerciali e la riduzione dell'impatto in termini di rumorosità e disturbo della quiete pubblica.

Capo III

Articoli da 24 a 29: tra i benefici attesi delle misure sopra evidenziate si segnala:

identificazione delle Start up realmente operative sul mercato, e con l'effetto selezionare quelle che realmente svolgono un'attività innovativa e hanno diritto all'incentivazione fiscale offerta dall'ordinamento e subordinata all'iscrizione al registro speciale delle start up, in quanto, ad oggi, una parte delle start up registrata al registro speciale delle imprese beneficia degli incentivi fiscali senza, però, svolgere realmente attività innovative. Inoltre, l'aumento degli incubatori certificati permetterà di mettere a disposizione le strutture e le alte professionalità di cui necessita una Start up, svolgendo un ruolo centrale nella crescita delle imprese del settore con ricadute benefiche sull'occupazione, in particolar modo su quella giovanile. È interessante notare che, rispetto al 2021, gli incubatori presenti al sud nel 2022 sono incrementati, ospitando quasi un quarto degli incubatori italiani (quota in ascesa rispetto al 14,9% del 2021), a dimostrazione che il settore rappresenta anche un volano per lo sviluppo del Sud Italia;

Sono attesi impatti economici positivi anche per quanto riguarda i fondi per il Venture Capital in quanto si prevede un aumento degli investimenti degli investitori istituzionali di previdenza nel settore. Tali effetti sono di fondamentale importanza in quanto i fondi di Venture Capital rappresentano il principale strumento di finanziamento delle attività innovative di Start up e in particolare, nei settori del: Digital Transition (30%), Green Transition (19%), Space Techindustry (15%) Robotics (12%). Con lo sviluppo degli investimenti effettuati dagli investitori istituzionali in fondi venture capital, si agevola lo sviluppo dell'ecosistema dell'innovazione Italiano, ricco di iniziative ed azioni di eccellenza, ma particolarmente giovane rispetto a quello di altre economie occidentali (USA, Israele, UE, Francia), come emerge ad esempio confrontando dimensioni e struttura del mercato del venture capital francese che conta investimenti pari al 0,4% del proprio PIL, rispetto quello italiano che si attesta sullo 0,1% di rapporto tra PIL e investimenti.

In virtù dell'efficacia immediata delle norme, sin dal momento della loro entrata in vigore, si ritiene che gli effetti sopra evidenziati potranno essere raggiunti già nel corso del primo anno di vigenza.

4.2 Impatti specifici

Capo I - Articoli da 1 a 16

A. Effetti sulle PMI (Test PMI): Il provvedimento in esame conferma che alle concessioni non affidate con la formula della finanza di progetto, ovvero con procedure di gara ad evidenza pubblica secondo il diritto dell'Unione europea, si applicano le disposizioni sull'affidamento mediante procedura di evidenza pubblica di una quota tra il 50 e il 60 per cento dei contratti di lavori, servizi e forniture, stabilita convenzionalmente dal concedente e dal concessionario.

La disposizione ha particolare rilevanza se si considera che l'assenza di un regime di esternalizzazione determina inevitabilmente un maggior ricorso da parte del concessionario alla gestione in-house delle attività di costruzione dell'appalto, con un correlato aumento del potere di pressione che il concessionario detiene, in virtù della sua posizione di dominanza sullo specifico mercato. Viene così assicurato l'accesso a posizioni di mercato e ad occasioni a favore di piccole e medie imprese, alle quali le predette attività devono, invece, essere esternalizzate, con maggiori benefici in termini di efficienza.

B. Effetti sulla concorrenza: Come anticipato, sono previsti effetti positivi per la concorrenza, stimolata anche dalla fissazione di un limite alla durata del contratto di concessione, dal contenimento di eventuali valori di subentro e da migliori condizioni di bancabilità dei piani di investimento alla base delle concessioni, per effetto di un sistema di affidamento delle tratte tale da ridurre inefficienze di costo e generare significative economie di scala, da tempi più brevi per il perfezionamento delle procedure di affidamento e da un quadro normativo certo relativo alla disciplina del rapporto concessorio, anche in punto di cessazione.

Al riguardo, di particolare importanza è la previsione per la quale il concedente non può procedere agli affidamenti delle concessioni autostradali scadute o in scadenza facendo ricorso al project financing. Tale previsione persegue una ratio antielusiva del divieto di proroga delle concessioni autostradali contenuto nell'articolo 178, comma 5, del Codice dei contratti pubblici, in quanto è finalizzata ad evitare che, in sede di primo riaffidamento delle concessioni autostradali, i concessionari autostradali uscenti possano avere una posizione di vantaggio di fatto, quali proponenti nel project financing, giovandosi del diritto di prelazione previsto dall'articolo 193, commi 4 e 8, del citato Codice. Per gli ulteriori aspetti, si rinvia a quanto già illustrato nella precedente sezione 4.1.

C. Oneri informativi: L'attuazione del provvedimento prevede specifici oneri in capo agli operatori economici, nonché oneri, anche di mutua cooperazione, a carico delle amministrazioni coinvolte.

Trattasi comunque di oneri in linea con la normativa vigente e con la prassi corrente in materia di affidamenti e gestione del rapporto concessorio, per cui non si ritiene che essi generino significativi costi aggiuntivi rispetto all'attualità.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea: Non si introducono, con l'intervento normativo in esame, livelli di regolazione superiori rispetto a quelli minimi previsti dalla normativa europea.

Capo II

A. Effetti sulle PMI (Test PMI)

Artt. 17-18: Si attendono, dal presente intervento, miglioramenti legati alla maggiore e più diffusa trasparenza sul prezzo di taluni prodotti monitorati, nonché maggiore trasparenza concernenti le rilevazioni degli usi commerciali in un determinato territorio. Le piccole medie imprese, tra l'altro, sono la categoria più numerosa fra quelle a cui è rivolta l'attività informativa.

Art. 19. Le imprese che gestiscono il dispositivo elettronico, essendo tra i destinatari di tale intervento normativo, dovranno porre in essere degli investimenti atti a garantire l'effettiva portabilità dei dati delle scatole nere o dispositivi ad esse equiparati, senza porre ostacoli all'assicurato che decide di cambiare compagnia assicurativa. D'altra parte, le imprese assicuratrici non dovranno generare pratiche potenzialmente distorsive della concorrenza, con conseguenti fenomeni di *lock-in* o di fidelizzazione forzata dei clienti, che riducano la propensione a cambiare compagnia. Le imprese assicurative che usufruiranno dei dati "portati", qualora il contratto non preveda la prosecuzione del servizio da parte dello stesso provider di telematica assicurativa, dovranno corrispondere a quest'ultimo un compenso *una tantum* di euro 20,00.

Art. 20. Le imprese assicuratrici, qualora volessero partecipare all'implementazione della nuova banca dati su rapporti assicurativi non obbligatori, dovranno porre in essere degli investimenti al fine di gestire e condividere i dati che alimentano tale sistema.

Art. 21: l'intervento non contiene disposizioni che possano incidere negativamente sulle micro, piccole e medie imprese, in quanto principali destinatarie del provvedimento saranno le grandi imprese che producono prodotti di consumo.

Art. 22: L'intervento regolatorio non innova sugli obblighi incombenti sugli operatori di settore, limitandosi a completare il quadro normativo con la predisposizione di un presidio sanzionatorio che si rende necessario a termini della normativa già ad oggi direttamente applicabile. Non sussistono, pertanto, costi di *compliance* diversi e ulteriori rispetto a quello che discendono direttamente dal quadro normativo già pienamente vigente e applicabile.

Art. 23: La misura del provvedimento, in termini di oneri regolatori, non comporta svantaggi per i destinatari (imprese e cittadini). In particolare, si attende un incremento degli investimenti in materia di ammodernamento e/o installazione di *dehors*, sulla base dei già considerevoli aumenti della messa in posa di tali strutture amovibili, a seguito del regime di semplificazione introdotto in materia durante il periodo pandemico e di volta in volta prorogato.

B. Effetti sulla concorrenza

Art. 17: Con riferimento all'impatto concorrenziale, la limitazione del monitoraggio ai prodotti individuati sulla base di valutazioni di necessità e proporzionalità in relazione al perseguimento di obiettivi di interesse generale dovrebbe condurre a minori rischi di coordinamento da parte delle imprese circa i prezzi finali praticati. La novella garantirà maggiore omogeneità delle modalità di rilevazione da parte delle CCIAA, il cui impatto indiretto sulla riduzione dei costi (prezzi) per singoli settori dipende dalle strutture del mercato di ciascun bene, dal tenore concorrenziale, dalla elasticità della domanda del prezzo, etc.

Art. 18: dall'emanazione del presente provvedimento si attendono effetti volti ad ottimizzare e migliorare la concorrenza, grazie alla previsione di un meccanismo sanzionatorio volto a far rispettare la normativa vigente che esclude dall'attività di rilevazione degli usi locali i rappresentanti di categorie aventi interesse diretto nella specifica materia oggetto di rilevazione.

Artt. 19-20: l'intervento normativo garantisce il corretto funzionamento concorrenziale del mercato di riferimento, ossia quello assicurativo. Le disposizioni in esame mirano a proteggere gli interessi degli assicurati preservando l'integrità del mercato assicurativo nel suo complesso, attraverso una stretta collaborazione tra le imprese assicurative, le autorità di regolamentazione e le istituzioni competenti.

L'articolo 19, infatti, si pone l'obiettivo di contrastare pratiche potenzialmente distorsive della concorrenza, consistenti nell'imposizione di costi ai clienti per la disinstallazione dei dispositivi elettronici, nonché di clausole penali in caso di restituzione degli stessi e di riduzione del premio dal secondo anno di installazione

della scatola nera solo nei casi in cui l'assicurato non cambi compagnia, rafforzando di fatto il fenomeno di *lock-in* già citato.

D'altra parte, l'articolo 20 ha il fine di introdurre un nuovo strumento per la lotta ai comportamenti fraudolenti che compromettono la trasparenza, la sicurezza e l'efficienza delle operazioni assicurative.

Art. 21: l'intervento proposto non è suscettibile di produrre effetti distorsivi nel funzionamento concorrenziale del mercato e sulla competitività, in quanto contiene disposizioni conformi al quadro regolatorio euro-unitario.

Art. 22: Si stima un impatto positivo sul mercato concorrenziale tra operatori n.c.c. e taxi, posto che l'intervento, introducendo un quadro sanzionatorio equo per entrambi i servizi, dovrebbe disincentivare comportare sleali da parte dei medesimi.

Art. 23: Il provvedimento non reca effetti limitativi della concorrenza.

C. Oneri informativi

Art. 17-18: L'intervento regolatorio non prevede l'introduzione di nuovi oneri informativi, trattandosi di attività già espletate dalle Camere di commercio.

Artt. 19-20: Per ciò che concerne tale aspetto, va segnalata l'eventuale rimodulazione degli oneri informativi connessi allo svolgimento dell'attività assicurativa da parte delle imprese di assicurazione nei confronti degli assicurati al fine di comunicare la portabilità dei dati delle scatole nere e dei dispositivi ad esse equiparati (art. 19) e la partecipazione al sistema informativo della banca dati sui rapporti assicurativi non obbligatori (art. 20).

Art. 21: l'intervento introduce oneri informativi in capo alle imprese che producono prodotti di consumo. Nello specifico, in caso di riduzione della quantità nominale del prodotto all'interno della confezione con correlato aumento del prezzo per unità di misura, tali imprese dovranno informare il consumatore dell'avvenuta riduzione della quantità e dell'aumento del prezzo in termini percentuali, tramite l'apposizione nella confezione di vendita di una specifica etichetta con apposita evidenziazione grafica.

Art. 22: Per ciò che concerne tale aspetto, si prevede che i Comuni comunichino al Ministero i dati relativi agli eventuali provvedimenti di revoca o sospensione adottati. Ciò consentirà altresì di procedere ad una ricognizione dei dati quantitativi relativi al numero delle licenze e delle autorizzazioni per ciascun Comune.

Art. 23: Il provvedimento non prevede nuovi oneri informativi.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea

Art. 17: l'intervento in parola rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

Art. 18: l'intervento in parola rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

Art. 19: l'intervento in parola rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

Art. 20: l'intervento in parola rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

Art. 21: l'intervento in parola rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

Art. 22: l'intervento in parola rispetta i livelli minimi di regolazione europea.

Art. 23: L'intervento risulta in linea con le norme in materia derivanti dall'ordinamento dell'Unione europea.

Capo III – Articoli da 24 a 29

A. Effetti sulle PMI (Test PMI): Non si ravvisano effetti negativi sulle PMI, che al contrario, attraverso le politiche proposte avranno benefici derivati dall'aumento degli investimenti di fondi venture capital e attraverso l'aiuto degli incubatori certificati.

B. Effetti sulla concorrenza: Non si ravvisano effetti distorsivi sulla concorrenza in quanto le misure presentate non favoriscono un tipo di attività ma si rivolgono all'intero settore di riferimento e anzi incentivano la creazione di nuovi stakeholders in modo da rafforzare la concorrenza del settore, come nel caso degli incubatori certificati.

C. Oneri informativi: Non ci sono posti oneri informativi a carico dei destinatari.

D. Rispetto dei livelli minimi di regolazione europea: I livelli minimi di regolazione europea sono rispettati. In particolare, per quanto riguarda il regime di aiuti si interviene nell'ambito del rispetto della normativa sul "de minimis" (regolamento UE 2831/2023 ART.107-108); inoltre si interviene nel rispetto degli obblighi assunti nell'ambito del PNRR.

4.3 Motivazione dell'opzione preferita

Capo I

Articoli da 1 a 16: In ragione di quanto precede, il provvedimento in esame è risultato il più adeguato al fine di operare una razionalizzazione e semplificazione organica del settore autostradale, tendente a realizzare un modello di maggiore efficienza in linea con la visione europea e con le esigenze del mercato, in grado di favorire le condizioni concorrenziali, e, quindi, un'allocazione più efficiente delle risorse e un incremento della produttività.

Capo II

Artt. 17-18: La tipologia di intervento è ritenuta la più efficace allo scopo, nonché aderente al quadro generale di interventi normativi finalizzati, da un lato, all'accrescimento dei poteri del Garante per la sorveglianza dei prezzi, in un'ottica unitaria di potenziamento del sistema di monitoraggio e rilevazione dei prezzi, dall'altro, alla previsione di sanzioni ad hoc in caso di violazione delle regole sulla composizione dei Comitati tecnici delle Camere di Commercio nell'ambito dell'attività di rilevazione degli usi locali da essi svolta.

Artt. 19-20: Come specificato al punto 3, considerata l'esigenza di realizzare tali interventi normativi in tempi celeri, nelle more dell'attuazione delle disposizioni normative afferenti al settore assicurativo sopra citate, l'unica opzione percorribile è quella di un intervento normativo che consenta l'introduzione e una rapida realizzazione della portabilità dei dati delle scatole nere e del sistema informativo della banca dati sui rapporti assicurativi non obbligatori.

Va ricordato, infatti, come rappresentato nei punti precedenti, che la portabilità dei dati delle scatole nere costituisce una *Milestone* nel Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Art. 21: Il provvedimento in esame è risultato il più adeguato, considerata la portata diffusa del fenomeno descritto e, quindi, la necessità di intervenire normativamente per arginarlo. Infatti, il momento di alta inflazione come quello attuale, in cui pesa sui consumatori il rincaro generalizzato dei prezzi al consumo,

conduce a una progressiva erosione del potere d'acquisto dei consumatori, dato che lo stesso importo di denaro consente di acquistare una minore quantità di prodotto.

Per tale ragione la tipologia di intervento, avente ad oggetto l'introduzione di specifici obblighi di chiarezza e trasparenza in capo ai produttori, è ritenuta la più efficace allo scopo di arginare potenziali pratiche commerciali scorrette, e per l'effetto favorire le condizioni concorrenziali delle imprese che offrono sul mercato prodotti di consumo.

Art. 22: Nell'introdurre le nuove sanzioni, l'Amministrazione ha ritenuto di effettuare le seguenti scelte:

- introdurre esclusivamente sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie a queste ultime con esclusione, per qualsiasi tipo di violazione, di norme sanzionatorie penali. Ciò in coerenza con il quadro giuridico esistente in materia di violazioni alle disposizioni nel settore del trasporto non di linea;
- distinguere adeguatamente l'entità delle sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie a queste ultime in base alla gravità di ciascuna infrazione, tenendo conto, inoltre, dei casi di reiterazione della violazione. Ciò anche al fine di dare agli operatori il giusto messaggio dissuasivo, che consenta di percepire la gravità dell'infrazione compiuta a seguito della sanzione stabilita. In particolare, rivestono tale funzione dissuasiva le sanzioni accessorie della sospensione e revoca della patente di guida, della confisca del veicolo, nonché della sospensione della carta di circolazione del conducente, in quanto capace di incidere direttamente sul concreto svolgimento dell'attività di trasporto.
- distinguere i soggetti responsabili (titolari o meno della licenza per l'esercizio del servizio taxi o dell'autorizzazione per l'esercizio del servizio n.c.c.) della violazione, poiché in tali ipotesi variano il livello di gravità della violazione e la relativa sanzione.

Art. 23: L'opzione individuata si considera la migliore per procedere al riordino della disciplina concessoria in materia di strutture amovibili (dehors) funzionali all'attività d'impresa.

Capo III – articoli da 24 a 29

Si segnala che le varie opzioni preferite nelle articolazioni del provvedimento sono in primis la conseguenza di quanto previsto dagli obiettivi previsti dalla missione 1, componente 2 del PNRR, approvati dalla Commissione europea in data 24.11.2023, che prevedono, al punto M1C2-11, nell'ambito della legge annuale sulla concorrenza, l'inserimento di norme volte ad effettuare il riesame e l'aggiornamento della legislazione in materia di Start up, PMI innovative e capitale di rischio al fine di razionalizzare la legislazione esistente, rivedendo la definizione di Start up e promuovendo gli investimenti in capitale di rischio da parte di investitori privati e istituzionali.

In secondo luogo, le soluzioni individuate sono il frutto di interlocuzioni tra le parti tecniche della Amministrazioni coinvolte e le Associazioni di Categoria più rappresentative, per meglio rappresentare le istanze dei soggetti attivi concretamente nelle varie filiere produttive.

Si riporta la motivazione dell'opzione preferita alla luce della valutazione e comparazione svolta.

Per le modifiche alla definizione di Start up innovativa si è ritenuto di intervenire sulla definizione di Start up innovativa, al fine di focalizzare le agevolazioni verso le imprese con le maggiori potenzialità innovative in termini di prodotti e, dalle interlocuzioni con il mondo produttivo, questo è possibile solo introducendo due requisiti in grado di garantire la solidità e la reale attività dell'impresa ossia, capitale sociale pari ad almeno

20.000,00 ed almeno un dipendente. L'obiettivo della modifica è quello di escludere le imprese in cui non sia avvenuta una nascita (reale) dell'impresa

La modifica alla definizione di incubatore certificato è stata ritenuta congrua in quanto in questo modo si prevede l'ampliamento delle ipotesi in cui l'incubatore può essere riconosciuto come certificato ed essere iscritto nell'apposito registro; tale ampliamento non poteva avere altre opzioni in quanto è l'unico che garantisce lo sviluppo del settore. In tale ottica la modifica è accompagnata da un contributo sotto forma di credito di imposta in favore degli incubatori certificati; sono stati considerati altre forme di incentivazioni quali la possibilità di effettuare detrazioni sugli investimenti; tuttavia, la modalità del credito d'imposta è stata ritenuta l'unica congrua allo scopo e in grado di dare una gestione contabile adeguata da parte degli enti istituzionali che dovranno effettuare l'erogazione del contributo.

Per agevolare gli investimenti in venture capital da parte degli enti di previdenza obbligatoria e complementare si è ritenuto di intervenire attraverso la specificazione che, il 2% della quota che attualmente può essere investita da tali enti (ossia il 10%) deve essere investito in fondi di venture capital. Tale scelta è stata ritenuta la migliore in quanto non ha effetti distorsivi del mercato e non incide sui saldi di finanza pubblica.

Infine, si è scelto di promuovere gli investimenti privati esteri attraverso l'ampliamento delle possibilità di ottenimento del Visto attraverso investimenti nell'ecosistema Start up italiano, poiché, a differenza di possibili incentivi economici sugli investimenti, tale scelta non ha effetti sulla finanza pubblica.

5. MODALITÀ DI ATTUAZIONE E MONITORAGGIO

5.1 Attuazione

Capo I

Articoli da 1 a 16: alla concreta attuazione dell'intervento normativo provvederanno il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e i soggetti titolari del rapporto concessorio.

Capo II

Artt. 17-18: I soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento sono il Ministero delle imprese e del made in Italy per gli aspetti di carattere normativo e le Camere di commercio per gli aspetti operativi, di monitoraggio e sanzionatori.

Artt. 19-20: Le disposizioni normative implicano che i costi della realizzazione e della gestione relativi all'implementazione della portabilità dei dati delle scatole nere e dei dispositivi ad esse equiparati e del sistema informativo sono ad esclusivo carico delle imprese assicurative e dei provider di telematica assicurativa e dunque non comporta maggiori o nuovi oneri per la finanza pubblica.

Art. 21: Responsabili della concreta attuazione dell'intervento normativo sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'interno. L'Amministrazione ha accertato che l'attuazione delle nuove norme è immediatamente realizzabile dalle strutture con le risorse umane, finanziarie e strumentali già esistenti, senza alcuna incidenza sulla finanza pubblica.

Art. 22: Responsabili della concreta attuazione dell'intervento normativo sono il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'interno. L'Amministrazione ha accertato che l'attuazione delle nuove norme è immediatamente realizzabile dalle strutture con le risorse umane, finanziarie e strumentali già esistenti, senza alcuna incidenza sulla finanza pubblica.

Art. 23: Il Governo dovrà adottare entro dodici mesi dall'entrata in vigore della presente legge il decreto legislativo recante la disciplina concessoria per le strutture amovibili funzionali all'attività esercitata dalle imprese di pubblico esercizio, sulla base dei principi e dei criteri direttivi individuati dalla norma attributiva della delega. In particolare, le amministrazioni responsabili per l'attuazione della misura sono il Ministero delle imprese e del made in Italy e il Ministero della cultura, di concerto con i seguenti Ministeri: Ministero dell'interno, Ministero della giustizia, Ministero per la pubblica amministrazione, Ministero del turismo e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Inoltre, è prevista la previa acquisizione del parere della Conferenza unificata, da rendersi nel termine di 30 giorni dalla data di trasmissione dello schema di decreto legislativo, decorso il quale il Governo può comunque procedere.

Capo III

Articoli da 24 a 29: Le norme sono direttamente attuate, eccetto l'art. 27 relativo al riconoscimento del credito d'imposta per gli investimenti degli incubatori certificati in Start up, che necessiterà di un decreto attuativo del Ministro delle Imprese e del made in Italy di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge.

5.2 Monitoraggio

Capo I

Articoli da 1 a 16: Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procederà a monitorare e a valutare l'efficacia dell'intervento normativo proposto attraverso l'analisi dei dati acquisiti con gli indicatori sopra illustrati.

Capo II

Artt. 17-18: Gli effetti dell'intervento saranno monitorati attraverso:

- a) Il numero dei prodotti e la tipologia di beni oggetto di vigilanza;
- b) Il contenimento e/o la riduzione dei prezzi dei prodotti e dei settori monitorati;
- c) Il numero di Camere di commercio che parteciperanno al monitoraggio.

I dati o le relative rilevazioni qualitative saranno recensiti annualmente.

Artt. 19: Per quanto concerne la portabilità dei dati, l'Autorità garante per la Concorrenza ed il Mercato, Il Ministero delle imprese e del made in Italy e l'IVASS, nell'ambito delle proprie rispettive competenze provvederanno al controllo e al monitoraggio dell'intervento, verificando la corretta applicazione delle disposizioni adottate.

Art. 20: Il sistema informativo sui rapporti assicurativi non obbligatori è sottoposto alla vigilanza di IVASS che svolge attività di controllo a garanzia dell'adeguata protezione degli assicurati e la sana e prudente gestione delle imprese assicurative nell'ambito della loro trasparenza e correttezza nei confronti della clientela e dunque non rappresenta un aggravio della normale attività dell'agenzia.

Art. 21: L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato procederà a monitorare e a valutare l'efficacia dell'intervento normativo proposto nell'ambito della attività istituzionale.

Art. 22: Il Ministero delle infrastrutture e trasporti procederà a monitorare e a valutare l'efficacia dell'intervento normativo proposto attraverso l'analisi dei dati acquisiti con gli indicatori sopra illustrati.

In particolare, saranno confrontati tra di loro i dati nei periodi di monitoraggio ricompresi nel periodo di riferimento della VIR, relativi alle tipologie di sanzioni previste nell'intervento regolatorio.

L'analisi dei dati consentirà di comprendere il funzionamento del sistema sanzionatorio introdotto e l'efficacia del medesimo nel raggiungere i propri obiettivi.

Un aumento costante, nei primi periodi di monitoraggio, del numero di sanzioni, a parità di controlli effettuati, indicherà la prevalenza della funzione repressiva dell'intervento rispetto a quella deterrente. Tale aumento delle sanzioni avrebbe di per sé, nel breve periodo, anche una funzione deterrente, in quanto darebbe evidenza agli operatori dell'effettivo funzionamento del sistema sanzionatorio.

L'obiettivo di medio e lungo periodo, tuttavia, potrà ritenersi completamente realizzato qualora, rispetto ai primi periodi di monitoraggio, si dovesse registrare una diminuzione generalizzata delle sanzioni comminate, sempre a parità di controlli effettuati, derivante dal pieno funzionamento della funzione deterrente del sistema sanzionatorio atta a garantire gli obiettivi prefissati.

Art. 23: Il monitoraggio sull'esecuzione delle disposizioni contenute nella legge delega sarà effettuato a seguito dell'adozione del decreto legislativo.

Capo III

Articoli da 24 a 29: Il controllo sugli effetti e sull'attuazione dell'intervento regolatorio verrà svolto con le consuete modalità dai soggetti istituzionalmente preposti. In particolare, il controllo e il monitoraggio dell'intervento regolatorio avverranno attraverso la Direzione generale per la politica industriale, la riconversione e la crisi industriale, l'innovazione, le PMI e il made in Italy (Divisione IV. Politiche per le piccole e medie imprese, le start up, il movimento cooperativo, l'economia sociale) e con la Direzione generale per gli incentivi alle imprese senza l'introduzione di nuove forme di controllo che implicino oneri per la finanza pubblica.

CONSULTAZIONI SVOLTE NEL CORSO DELL'AIR

Capo I

Articoli da 1 a 16: Nel corso dell'AIR non sono state svolte consultazioni pubbliche, poiché non ritenute necessarie ai fini della predisposizione dell'intervento normativo.

Capo II

Artt. 17-18: Le disposizioni normative sono state enucleate e definite in collaborazione con gli uffici tecnici dell'AGCM. Inoltre, sono state verificate le possibili considerazioni del sistema camerale e valutati gli effetti dello stesso, come riportate nella presente relazione.

Artt. 19-20: In seguito al ricevimento di diverse segnalazioni pervenute tra agosto e novembre 2023 agli uffici del Garante per la sorveglianza dei prezzi da parte di privati e da associazioni di consumatori relative all'aumento dei prezzi delle polizze R.C., il Garante ha ritenuto di convocare la Commissione di allerta rapida sui prezzi di cui all'articolo 2 comma 199 bis e ss. della L. 24 dicembre 2007 n. 244 per l'adunanza del 14 febbraio 2024.

La convocazione aveva l'obiettivo di approfondire le tematiche assicurative e, in particolare, le recenti dinamiche dei costi dell'RC Auto, a fronte degli aumenti di prezzo registrati tra novembre 2023 e lo stesso periodo nel 2022.

Alla Commissione, tenutasi alla presenza del Ministro delle imprese e del made in *Italy*, hanno partecipato i componenti istituzionali competenti per materia, ed in particolare: il Ministero dell'economia e finanze e il Ministero delle imprese e del made in *Italy*, i rappresentanti della guardia di finanza, dell'Istat, del sistema camerale, del CNCU, ed infine, le autorità indipendenti (IVASS, ARERA, banca d'Italia, AGCM, CONSOB). Su invito del Garante, oltre ai componenti previsti dalla legge, hanno partecipato alla riunione i rappresentanti dell'Agenzia delle Entrate e di CONSAP.

Hanno, altresì, presenziato all'adunanza le seguenti associazioni:

- per le imprese assicuratrici: ANIA;
- per gli agenti e intermediari assicurativi: SNA, ANAPA, ACB, AIBA, UEA, ULIAS;
- per gli autoriparatori Confartigianato, CNA, Casartigiani e Federcarrozzieri;
- per i consulenti e i periti: AICIS, AIPED e FEDERPERITI, APAID, SNAPIS, SIPA, UPIS, Collegio Ligure Periti, Periti Infortunistica Stradale;
- per gli esperti del settore: Unipol Sai assicurazioni.

In seguito agli interventi ed ai contributi trasmessi degli *stakeholder* sopra indicati, si elencano le principali criticità emerse, per quanto rileva in questa sede:

- la dinamica dei prezzi delle assicurazioni è caratterizzata da un ritardo rispetto a quella dell'indice generale, comune a quella rilevata in tutti i paesi dell'area euro (Banca d'Italia);
- l'importanza dei temi della trasparenza, mobilità, concorrenza (AGCM, IVASS);
- contrastare l'evasione assicurativa (ANIA);
- scatole nere.

All'esito della riunione si è ritenuto opportuno istituire un tavolo istituzionale per l'analisi delle proposte di intervento maggiormente condivise e finalizzata alla proposta di un coordinato progetto di riforma del settore.

Appare opportuno richiamare anche in questa sezione, la già citata segnalazione dell'AGCM AS1893 - Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza anno 2023, nella quale si è richiamata la necessità di garantire la portabilità dei dati delle scatole nere e dei dispositivi ad esse equiparati in chiave pro-concorrenziale nel settore assicurativo.

Art. 21: Nel corso dell'AIR non sono state svolte consultazioni pubbliche, poiché non ritenute necessarie ai fini della predisposizione dell'intervento normativo.

Art. 22: L'analisi di impatto e la predisposizione dell'intervento sono state condotte sulla base dei dati in possesso delle competenti Direzioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Si è inoltre tenuto conto di quanto rappresentato, nel corso degli incontri tenutisi con le strutture tecniche del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a valle dell'apposito Tavolo di lavoro convocato dal Ministro nel febbraio scorso,

dalle associazioni di categoria maggiormente rappresentative degli operatori taxi e n.c.c., secondo la tabella di seguito riportata.

Sigla	Proposta
FEDERNOLEGGIO	Eliminazione disparità trattamento sanzionatorio a parità di infrazione CdS Art. 85 NCC e Art. 86 taxi
ANC TRASPORTO PERSONE FEDERNCC CONFCOMMERCIO ROMA	Proposte alla rettifica delle sanzioni al Codice della Strada Art.85 c.4. All'art. 85 del decreto legislativo del 30/04/1992 - N. 285 sono apportate le seguenti modificazioni: - Il comma 4 è sostituito dal seguente: "4. Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 1.812 a Euro 7.249. Dalla violazione conseguono le sanzioni amministrative accessorie della confisca del veicolo e della sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata l'autorizzazione". - il comma 4-bis, è sostituito dal seguente: "4-bis. Chiunque, pur essendo munito di autorizzazione, guida un veicolo di cui al comma 2 senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione medesima è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da Euro 86 a Euro 338."
FINCC	Equiparazione Regime Sanzionatorio tra NCC e Taxi. I Taxi vengono sanzionati con l'applicazione dell'articolo 86 del codice della strada che prevede una sanzione amministrativa, mentre gli NCC con l'applicazione dell'articolo 85 comma 4 del Codice della Strada, che prevede la sospensione della carta di circolazione del veicolo da due a otto mesi per qualsiasi infrazione. Si chiede l'applicazione dell'articolo 86 del Codice della Strada anche per gli NCC. In alternativa si chiede la riformulazione dell'articolo 85 del Codice della Strada in modo da prevedere sanzioni commisurate all'infrazione commessa con l'applicazione della sanzione accessoria che prevede il ritiro del libretto di circolazione solamente nei casi di accertato esercizio abusivo della professione di Taxi.
ANITRAV Mauro Ferri ST SISTEMA TRASPORTI Francesco Artusa COMITATO AIR Giorgio Dell'Artino	Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 sono apportate le seguenti modificazioni: a) all'articolo 85: - al comma 4: - dopo la parola "Chiunque" inserire le seguenti "senza avere ottenuto la licenza prevista dall'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21"; - le parole da "ovvero" fino a "all'autorizzazione" sono soppresse; - le parole da "€ 173" fino a "€ 1.731" sono sostituite dalle seguenti "da € 1.812 a € 7.249";

	- è aggiunto, infine, il seguente periodo <i>“Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all'ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la licenza”</i>; - al comma 4-bis l'ultimo periodo è soppresso.
8PUNTOZERO Leonardo frullini	Riforma testo articolo 85, decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 A) all'articolo 85 CdS sono apportate le seguenti modifiche: 1. al comma 3 sostituire la parola <i>“licenza”</i> con <i>“autorizzazione”</i>; 2. il comma 4 è sostituito dal seguente: <i><<Chiunque adibisce a noleggio con conducente un veicolo non destinato a tale uso, ovvero senza avere ottenuto l'autorizzazione prevista dall'articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro € 1.115 a € 4.480 e, se si tratta di autobus da euro 2.230 a euro 8.920. La violazione medesima importa la sanzione amministrativa della sospensione della carta di circolazione per un periodo da sei a dodici mesi e la sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi, secondo le norme del capo I, sezione II del titolo VI. >></i>; 3. il comma 4 bis è sostituito dal seguente: <i><<Chiunque, pur essendo munito di autorizzazione, guida un veicolo adibito a noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore ovvero alle condizioni di cui all'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma € 86 a € 338.>></i>; oppure: B) all'articolo 85 CdS sono apportate le seguenti modifiche: 1. al comma 3 sostituire la parola <i>“licenza”</i> con <i>“autorizzazione”</i>; 2. al comma 4 primo capoverso, dopo la parola <i>“ovvero”</i> aggiungere il seguente <i>“senza avere ottenuto l'autorizzazione prevista dall'articolo 8 comma 1 della legge 15 gennaio 1992, n. 21”</i>; 3. al comma 4 primo capoverso sopprimere le parole da <i>“pur essendo munito”</i> fino a <i>“all'autorizzazione”</i>; 4. al comma 4 ultimo capoverso, le parole <i>“da due a otto mesi”</i> sono sostituite dalle seguenti: <i>“da sei a dodici mesi e la sospensione della patente di guida da quattro a dodici mesi”</i>; 5. al comma 4 bis, secondo periodo sopprimere le parole da <i>“Dalla violazione”</i> sino alla fine delle parole <i>“del titolo VI.”</i>
ASSOCIAZIONE NCC ITALIA Luca Notarbartolo	Si presenta il seguente emendamento: Art xxx

	<i>“Al fine di parificare il trattamento sanzionatorio nel settore del servizio pubblico non di linea, anche con riferimento alle disposizioni connesse alla sicurezza della circolazione dei veicoli, all’articolo 85 sono apportate le seguenti modificazioni:</i> <i>1) al comma 4:</i> <i>a) al primo periodo, dopo la parola “chiunque”, sono aggiunte le seguenti “, senza avere ottenuto l’autorizzazione prevista dall’articolo 8 della legge 15 gennaio 1992, n. 21, ”;</i> <i>b) al primo periodo le parole “non destinato a tale uso ovvero, pur essendo munito di autorizzazione, guida un’autovettura adibita al servizio di noleggio con conducente senza ottemperare alle norme in vigore, ovvero alle condizioni di cui all’autorizzazione” sono soppresse;</i> <i>c) al primo periodo, le parole “€ 173 a € 694 e, se si tratta di autobus, da € 430 a € 1.731” sono sostituite dalle seguenti “€ 1.812 a € 7.249”.</i> <i>d) è aggiunto, in fine, il seguente periodo: “Quando lo stesso soggetto è incorso, in un periodo di tre anni, in tale violazione per almeno due volte, all’ultima di esse consegue la sanzione accessoria della revoca della patente. Le stesse sanzioni si applicano a coloro ai quali è stata sospesa o revocata la autorizzazione.”</i> <i>2) al comma 4.bis, il secondo periodo è soppresso.</i>
FIA FEDERVARIE Confindustria Daniele Ercoli	Occorre una rimodulazione del sistema sanzionatorio e l’istituzione di regole di controllo coeve su strada e non, con una particolare attenzione alle diffuse forme di sfruttamento del lavoro nel settore NCC e all’utilizzo di forme di collaborazione “in nero”.
SISTEMA TRASPORTI Francesco Artusa	Modifica art. 85, comma 4, Codice della Strada E’ indispensabile quantomeno distinguere le infrazioni per eventualmente mantenere la sanzione accessoria per alcune irregolarità (ad esempio impiego di personale non in regola) e toglierla per quelle più lievi. Una sanzione applicata in mezzo alla strada, senza né contraddittorio o diritto alla difesa. Maggiore severità nei confronti dell’abusivismo totale. La mancanza di controlli efficaci nonché di sanzioni adeguate hanno sfiduciato gli operatori autorizzati che hanno ripiegato nelle recriminazioni reciproche. Nella nostra proposta puniamo severamente gli abusivi sprovvisti dei titoli anche perché costituiscono una grave minaccia all’incolumità dei trasportati. Occorre invece prevedere misure accessorie quali il ritiro della patente e la confisca del veicolo anche per le violazioni all’art. 85, comma 4, per i soggetti sprovvisti di autorizzazione. Proposta di modifiche all’articolo 85 D.Lgs. n. 285/92 1. All’articolo 85 del decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, il comma 3) viene sostituito dal seguente : “La carta di circolazione di tali veicoli è rilasciata sulla base della autorizzazione regionale d’esercizio”. 2. Al fine di ristabilire l’equilibrio della ratio sottesa alle previsioni sanzionatorie di cui al combinato disposto degli articoli 80 co. 14 ed art. 85 co. 4 e, altresì, alla luce di un apprezzamento unitario e sistematico dei principi di ragionevolezza,

	proporzionalità, dissuasività ed efficacia a cui è improntato l'impianto sanzionatorio stesso, si rende opportuna anche per le autovetture adibite al servizio di noleggio con conducente che non abbiano ottemperato alla prescritta revisione, l'espressa introduzione della seguente previsione: "il veicolo è sospeso dalla circolazione fino all'effettuazione della revisione". 3. Analogamente, in ottemperanza del necessario principio di proporzionalità - come pervenuto dal diritto comunitario - il regime sanzionatorio deve trovare motivazione nella valutazione di tutti gli elementi che caratterizzano il caso specifico. Tale principio impone di adottare misure che siano necessarie e proporzionali rispetto al fine perseguito e, pertanto, che arrechino il minor sacrificio possibile dei contrapposti o diversificati interessi; altresì, la sanzione deve rivelarsi idonea a realizzare lo scopo perseguito in misura adeguata, costituendo l'adeguatezza la misura quantitativa della previsione adottata. Tutto ciò premesso, si impone una necessaria riforma del comma 4 art. 85 che, nel rispetto dei fondamentali summenzionati principi, commini sanzioni di volta in volta proporzionate ed adeguate alla concreta e specifica violazione commessa. 4. All'art. 85/4, nel caso di violazioni della presente legge da parte di soggetti che risultino sprovvisti dei requisiti per esercitare l'attività di noleggio con conducente, vengono altresì comminate le seguenti sanzioni accessorie: a) ritiro della patente da 6 a 12 mesi b) ritiro della carta di circolazione da 3 a 8 mesi anche nel caso di veicolo adibito al noleggio senza conducente
CONFCOMMERCIO	Profonda revisione dell'eccessivamente penalizzante impianto sanzionatorio previsto dall'art. 85 del Codice della Strada
FITA-CNA	È improrogabile la revisione urgente dell'art.85 Codice della Strada con l'adeguamento del sistema sanzionatorio per le violazioni amministrative. Si devono definire chiaramente sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate alla gravità della violazione per contrastare l'esercizio non autorizzato del servizio di trasporto pubblico non di linea mediante NCC auto, demandando la competenza per l'irrogazione delle sanzioni amministrative agli enti locali ma, contestualmente, si devono riparametrare le sanzioni per i soggetti correttamente autorizzati in base alla gravità dell'infrazione.
CONFCOOPERATIVE LAVORO E SERVIZI	<u>Revisione art. 85 Codice della Strada</u> individuare sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate alla gravità della violazione, anche al fine di contrastare l'esercizio non autorizzato del servizio di trasporto pubblico, demandando la competenza per l'irrogazione delle sanzioni amministrative agli enti locali.

Art. 23: Nel corso dell'AIR sono state svolte consultazioni con gli uffici tecnici competenti.

Capo III

Articoli da 24 a 29: Gli interventi sono stati elaborati attraverso un confronto con tutte amministrazioni interessate alla stesura di tale intervento normativo, in particolare al Ministero dell'economia e delle finanze per gli ambiti di competenza.

Inoltre, nella fase prodromica sono state ascoltate le associazioni di categoria di riferimento, in particolare InnoVup, ManagerItalia, Aifi, Confindustria, Confcommercio, Confartigianato; inoltre, tra gli altri i più importanti operatori del settore, tra cui Nana bianca.

Le consultazioni si sono svolte nel corso di tutto il 2024 e da tali confronti sono emerse le maggiori criticità su cui intervenire.

Nelle consultazioni non rientrano i pareri di organi istituzionali.

PERCORSO DI VALUTAZIONE

Capo I

Articoli da 1 a 16: L'analisi di impatto e la predisposizione dell'intervento sono state condotte sulla base dei dati disponibili del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Capo II

Artt. 17-18: L'intervento in esame è stato valutato dai competenti uffici del Ministero delle imprese e del made in Italy quale Ministero proponente e, in particolare, dall'Unità di Missione a supporto del Garante per la sorveglianza dei prezzi presso il Ministero stesso, oltre che dall'Ufficio Legislativo.

Artt. 19-20: Il tavolo istituzionale, di cui al punto precedente, è incardinato presso il Garante per la sorveglianza dei prezzi, con il supporto dell'Unità di missione a supporto del Garante per la sorveglianza dei prezzi e con la collaborazione tecnica dell'Ufficio legislativo del MIMIT e della Direzione generale mercato e consumatori.

Le riunioni, svolte presso gli uffici del MIMIT, hanno visto la partecipazione dei rappresentanti di IVASS, Banca d'Italia e AGCM.

Art. 21: L'intervento in esame è stato valutato dai competenti uffici del Ministero delle imprese e del made in Italy quale Ministero proponente e, in particolare, dalla Direzione generale consumatori e mercato.

Art. 22: Per la predisposizione dell'intervento non è stato necessario ricorrere a consulenze esterne. Nella individuazione dei contenuti non sono state incontrate specifiche difficoltà, essendo stato unanime il consenso in ordine alle finalità da perseguire.

Art. 23: Il percorso di riforma non ha richiesto il coinvolgimento di amministrazioni diverse da quelle proponenti e da quelle concertate.

Capo III

Articoli da 24 a 29: L'importanza della misura ha comportato l'istituzione di numerosi gruppi di lavoro con ogni tipo di professionalità provenienti da varie amministrazioni ulteriori rispetto a quella competente. La principale sfida è stata quella di mantenere la coerenza complessiva del provvedimento e il rispetto del filo conduttore rappresentato dallo sviluppo dell'ecosistema start up.

Nella predisposizione del provvedimento sono stati coinvolti sia gli Uffici di diretta collaborazione che le Direzioni Generali e i Dipartimenti competenti per materia, che hanno fornito tutti gli elementi utili necessari al fine di addivenire alla realizzazione delle proposte normative



19PDL0115500